Bundel van de Gemeenteraad van 22 december 2016

Agenda documenten

- agenda raad 22122016
- lijst van ingekomen stukken
- brieven aan de raad

1 Agenda vaststellen en inventariseren

2 Notulen van de openbare vergadering van 1 december 2016
- 24e vergadering 1 december 2016, avond

3 Notulen van het Vragenuur 24 november, 1 en 8 december 2016
- 24 november 2016, vragenuur
- 1 december 2016, vragenuur
- 8 december 2016, vragenuur

4 Actuele motie(s)

5 Bekrachtiging geheimhouding:
Op grond van artikel 25, derde lid van de Gemeentewet de geheimhouding te bekrachtigen van:
1 bijlage bij het conceptvoorstel Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor de herontwikkeling van de NPD-strook aan de Brailledreef in het Centrumgebied van Overvecht

6 Procedurebesluit burgerinitiatief Elke dag verdient een Nacht van de Nacht!
- RV Burgerinitiatief Elke dag verdient een Nacht van de Nacht
- Aanbiedingsbrief

7 Sportnota 2017-2020
- Voorstel_6576
- Sportnota 2017-2020
- Overzicht Sportnota 2017-2020
- Raadsbrief_Sportnota 2017-2020
- bijlage 3 niet of deels overgenomen uit stadsgesprek
- rvs getekend raadsbesluit nr 115

7.a Cie M&S: Toezegging raadsvoorstel Sportnota
- Commissiebrief Toezegging raadsvoorstel Sportnota
- Bijlage 1 sportnota
- Bijlage 2 sportnota

8 Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte
- Voorstel_6757
- Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (december 2016)
- CiebriefSenR Kadernota KOR
- STREKT TER VERVANGING Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (december 2016, incl markeringen)

9 Toekomstvisie Raadsorganen
- wat voor raad willen we zijn en welke ondersteuning hoort daarbij
- rvs Toekomstvisie Raadsorganen strekt ter vervanging
- financiele verordening griffie
- rvs getekend raadsbesluit nr 113

10 Legesverordening 2017
- Voorstel_6760
- Legesverordening 2017
- rvs getekend raadsbesluit nr 118

11 Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017

Voorstel_6989
Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017
rvs getekend raadsbesluit nr 119

12 Derde begrotingswijziging 2016
Voorstel_7070
Derde begrotingswijziging 2016 na behandeling subcommissie
memo subsidieverlening Stichting Domplein
rvs getekend raadsbesluit nr 120

13 Verordening Individuele inkomenstoeslag 2017
Voorstel_7787
Verordening individuele inkomenstoeslag 2017
rsv getekend raadsbesluit nr 121

14 Verordening Jeugdhulp 2017
Voorstel_7685
Verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht (december2016)
Nadere regels Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht (december2016)
Financieel besluit Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht (december2016)
STREKT TER VERVANGING raadsvoorstel Verordening Jeugdhulp 2017 (december2016)
STREKT TER VERVANGING Verordening Jeugdhulp 2017 (december2016)
STREKT TER VERVANGING Nadere regels Jeugdhulp 2017 (december2016)
STREKT TER VERVANGING Financieel besluit Jeugdhulp 2017 (december2016)
rvs getekend raadsbesluit nr 122

15 Wijziging gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht
Voorstel_7630
Aanbiedingsbrief met toelichting Wijziging gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht 2016 aan college
rvs getekend raadsbesluit nr 123

16 Vaststelling herontwikkeling bestemmingsplan Oudegracht 245, Binnenstad
Voorstel_7599
Bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad
Het bestemmingsplan (verbeelding) Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad
Link bestemmingsplan
reactie 4 bewoners op bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, met antwoord
Beantwoording wijkraadadvies Ontwerpbestemmingsplan herontwikkeling Oudegracht 245
advies wijkraad Binnenstad Bestemmingsplan Oudegracht 245
rvs getekend raadsbesluit nr 124

17 Vaststelling bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg
Voorstel_7568
1 - Aanpassing Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 (2016)
2 - Link naar digitale bestemmingsplan (december 2016)
3a - Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg, toelichting en regels (december 2016)
3b - Verbeelding, NL.IMRO.0344.BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01
3c - Toelichting, bijlage 1 en 2, Brancheplan en Ontwikkelstrategie
3d - Toelichting, bijlage 3, inventarisatielijst (december 2016)
3e - Toelichting, bijlage 4, Cultuurhistorische inventarisatie
3f - Toelichting, bijlage 5, Luchtbeoordeling (december 2016)
3g - Toelichting, bijlage 6, Akoestisch onderzoek (december 2016)
3h - Toelichting, bijlage 7, Kabels en leidingen
3i - Toelichting, bijlage 8, Advies Wijkraad Noordwest

4 - Vaststellingsrapport bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg (december 2016)

5 - Brief wijkraad Noordwest bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

Memo Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg_ aanvullende informatie

STREKT TER VERVANGING 3a - Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg, toelichting en regels (december 2016)

STREKT TER VERVANGING 3d - Toelichting, bijlage 3, inventarisatielijst (december 2016)

STREKT TER VERVANGING 3f - Toelichting, bijlage 5, Luchtbeoordeling (december 2016)

STREKT TER VERVANGING 4 - Vaststellingsrapport bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg (december 2016)

rvs getekend raadsbesluit nr 125

18 Vaststelling bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk"

Voorstel_5107

Het plan_Kanaalweg 59, Transwijk_Vaststelling 2016 klein

Bestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk (november 2016)

Link naar ROPubliceer (november 2016)

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

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

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

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

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

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

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

rvs getekend raadsbesluit nr 111

18.a Raadsbrief Water en ruimtelijke kwaliteit (bestemmingsplan Kanaalweg 59)

Raadsbrief Water en ruimtelijke kwaliteit (bestemmingsplan Kanaalweg 59)

18.b Raadsbrief Aanvullende informatie t.b.v. raadsbehandeling bestemmingsplan Kanaalweg 59

Raadsbrief aanvullende informatie voor raadsbehandeling bestemmingsplan Kanaalweg 59

Bijlage Brief van KondorWessels Projecten over woningbouwproject Kanaalweg 59

18.c Raadsbrief Aanvullende informatie t.b.v. raadsbehandeling bestemmingsplan Kanaalweg 59.

Aanvullende informatie t.b.v. raadsbehandeling bestemmingsplan Kanaalweg 59

bijlage brief aanvullende afspraken Wilhelminawerf Utrecht

Bijlage 1 - Wilhelminawerf Blok A

Bijlage 2 - Wilhelminawerf Blok B

Bijlage 3 - Verduidelijking voorziening met groen ten behoeve van parkeren

19 Verordening leges omgevingsvergunning 2017

Voorstel_7604

Verordening leges omgevingsvergunning 2017

Bijlage bij Verordening leges Omgevingsvergunning 2017 - Uniforme Administratieve Voorwaarden 2012

Memo Verordening Leges Omgevingsvergunning Publicatie UAV 2012

Bijlage bij memo Verordening Leges Omgevingsvergunning UAV 2012

Memo Toezegging over gegevens gemeente Enschede bij duurzame leges

Duurzame leges_ verordening Enschede

Duurzame leges_ BA Enschede intrekking

Duurzame leges_ BA Enschede

rvs getekend raadsbesluit nr 117

Raadsagenda

Gemeente Utrecht

De voorzitter van de gemeenteraad Utrecht roept de gemeenteraad bijeen op donderdag **22 december 2016 van 13.30 uur - 22.00 uur** in de Raadzaal van het Stadhuis, Korte Minrebroederstraat 2, ter behandeling van:

1.	Agenda vaststellen en inventarisatie		
2.	Notulen van de openbare vergadering van 1 december 2016		
3.	Notulen van het Vragenuur van 24 november, 1 en 8 december 2016		
4.	Actuele motie(s)		
5.	<u>Bekrachtiging geheimhouding van besluiten en bijlagen</u> Op grond van artikel 25, derde lid van de Gemeentewet de geheimhouding te bekrachtigen van 1 bijlage bij het conceptvoorstel Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor de herontwikkeling van de NPD-strook aan de Brailledreef in het Centrumgebied van Overvecht		
6.	Procedurebesluit burgerinitiatief Elke dag verdient een Nacht van de Nacht! (Jaargang 2016, nr. 114)		
7.	Voorstel inzake de Sportnota 2017-2020 (Jaargang 2016, nr. 115)	weth. Jansen	**B**
8.	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (Jaargang 2016, nr. 116)	Weth. Geldof	**B**
9.	Voorstel inzake Toekomstvisie Raadsorganen (Jaargang 2016, nr. 113)	mw. J. Ferket, voorzitter Presidium	**B**
10.	Voorstel tot vaststelling van de Legesverordening 2017 (Jaargang 2016, nr. 118)	weth. Kreijkamp	**B**
11.	Voorstel tot vaststelling van de Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017 (Jaargang 2016, nr. 119)	weth. Kreijkamp	**B**
12.	Voorstel tot vaststelling van de Derde begrotingswijziging 2016 (Jaargang 2016, nr. 120)	weth. Kreijkamp	**B**
13.	Voorstel tot vaststelling van de Verordening Individuele inkomenstoeslag 2017 (Jaargang 2016, nr. 121)	weth. Everhardt	**B**
14.	Voorstel tot vaststelling van de Verordening Jeugdhulp 2017, nadere regels en financieel besluit (Jaargang 2016, nr. 122)	weth. Everhardt	**B**
15.	Voorstel inzake de wijziging van de gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht (Jaargang 2016, nr. 123)	weth. Hooijdonk	**A**

Gemeente Utrecht

16.	Voorstel tot vaststelling van de herontwikkeling van het bestemmingsplan Oudegracht 245, Binnenstad (Jaargang 2016, nr. 124)	weth. Jansen	A
17.	Voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg (Jaargang 2016, nr. 125)	weth. Jansen	A
18.	Voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk (Jaargang 2016, nr. 111)	weth. Jansen	B
19.	Voorstel tot vaststelling van de Verordening leges omgevingsvergunning 2017 (Jaargang 2016, nr. 117)	weth. Jansen	B

Utrecht, 16 december 2016
De voorzitter van de gemeenteraad
voornoemd, mr J.H.C. van Zanen

Gemeente Utrecht

DEFINITIEVE LIJST VAN INGEKOMEN STUKKEN

(raadsvergadering van 22 december 2016)

1. Een ingekomen brief d.d. 5 december 2016, van RUD Utrecht, alhier, over de Ontwerp Kadernota 2018 RUD Utrecht (16 brf10)

   Voorgesteld wordt deze brief in handen te stellen van Burgemeester en wethouders, om advies.

2. Een ingekomen brief d.d. 5 december 2016, van AVU (Afvalverwijdering Utrecht), alhier, inzake de conceptbegroting 2018 (16 brf 11)

   Voorgesteld wordt deze brief in handen te stellen van Burgemeester en wethouders, om advies.

3. Een ingekomen petitie d.d. 9 december 2016, van het Bartholomeus Gasthuis, alhier, over Verzoek aandacht voor onbereikbaarheid Bartholomeus Gasthuis per OV (16 brf 12).

   Voorgesteld wordt deze brief in handen te stellen van Burgemeester en wethouders, ter afdoening, en een kopie in afschrift aan de raad.

4. Een ingekomen brief d.d. 14 december 2016, van de GGD regio Utrecht, alhier, over de Kadernota GGDrU (16/brf13).

   Voorgesteld wordt deze brief in handen te stellen van Burgemeester en wethouders, om advies.

Brieven aan de raad
(raadsvergadering 22 december 2016)

Invoerdatum	Verantw. Portefeuillehouder	Onderwerp	Voorgesteld wordt deze brief:
14-12-2016	Jeroen Kreijkamp	Cie M&S: Afhandeling verschil in debiteurenstand met BGHU	Voor kennisgeving aan te nemen.
14-12-2016	Paulus Jansen	Cie M&S: Toezegging raadsvoorstel Sportnota	Voor kennisgeving aan te nemen, en de inhoud te betrekken bij de raadsagenda van 22 december 2016
14-12-2016	Jan van Zanen	Cie M&S: Rapport Kwaliteit Pedagogiek alFitrah	Voor kennisgeving aan te nemen.
14-12-2016	Paulus Jansen	Cie M&S: Bijgestelde criteria en werkwijze Zaalverdelingscommissie (ZVC)	Voor kennisgeving aan te nemen.
13-12-2016	Paulus Jansen	Cie S&R: Bouwenvelop Jan van Foreeststraat 2	Voor kennisgeving aan te nemen.
13-12-2016	Jeroen Kreijkamp	Raadsbrief: Stand van zaken onderzoek permanente locatie Internationale School	Voor kennisgeving aan te nemen.
13-12-2016	Kees Geldof	Cie M&S: Datagedreven sturing en open data	Voor kennisgeving aan te nemen.
13-12-2016	Paulus Jansen	Raadsbrief Huurprijzen in nieuwbouw	Voor kennisgeving aan te nemen.
12-12-2016	Lot van Hooijdonk	Cie S&R: start werkzaamheden HOV busbaan Transwijk	Voor kennisgeving aan te nemen.
12-12-2016	Victor Everhardt	Cie M&S: Dashboardbrief Kwartaalinformatie Werk en Inkomen 3e kwartaal 2016	Voor kennisgeving aan te nemen.
07-12-2016	Kees Diepeveen	Ciebrief M&S: Stand van zaken Catharijnehuis.	Voor kennisgeving aan te nemen.
07-12-2016	Paulus Jansen	Raadsbrief Water en ruimtelijke kwaliteit(bestemmingsplan Kanaalweg 59)	Voor kennisgeving aan te nemen, en de inhoud te betrekken bij de raadsagenda van 22 december 2016
07-12-2016	Kees Geldof	Cie S&R: Brief Onttrekking openbaarheid deel Zandweg	Voor kennisgeving aan te nemen.
07-12-2016	Paulus Jansen	Raadsbrief Aanvullende informatie t.b.v. raadsbehandeling bestemmingsplan Kanaalweg 59.	Voor kennisgeving aan te nemen, en de inhoud te betrekken bij de raadsagenda van 22 december 2016
06-12-2016	Kees Diepeveen	Cie M&S: Mantelzorg	Voor kennisgeving aan te nemen.
06-12-2016	Lot van Hooijdonk	Raadsbrief Toelichting parkeerreserve programmabegroting 2017	Voor kennisgeving aan te nemen.
06-12-2016	Lot van Hooijdonk	Cie S&R: Voortgangsverslag Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer	Voor kennisgeving aan te nemen.
06-12-2016	Jan van Zanen	Cie M&S: Aanpak autobranden	Voor kennisgeving aan te nemen.
06-12-2016	Victor Everhardt	Cie M&S: Voorgenomen lidmaatschap WHO European Healthy Cities Network	Voor kennisgeving aan te nemen.
05-12-2016	Paulus Jansen	Cie S&R Voortgang Actieplan Studentenhuisvesting Utrecht	Voor kennisgeving aan te nemen.
05-12-2016	Jeroen Kreijkamp	Cie M&S: ontwikkeling Integrale KindCentra	Voor kennisgeving aan te nemen.
05-12-2016	Paulus Jansen	Raadsbrief Structuurvisie en milieueffectrapportage Merwedekanaalzone	Voor kennisgeving aan te nemen.

Brieven aan de raad
(raadsvergadering 22 december 2016)

Invoerdatum	Verantw. Portefeuillehouder	Onderwerp	Voorgesteld wordt deze brief:
02-12-2016	Victor Everhardt	Raadsbrief beantwoording toezeggingen commissie over vervolg armoedeaanpak	Voor kennisgeving aan te nemen.
01-12-2016	Lot van Hooijdonk	Cie S&R: Eindrapportage Knijp Monicabrug	Voor kennisgeving aan te nemen.

Gemeente Utrecht

2 0 1 6

NOTULEN VERGADERING GEMEENTERAAD UTRECHT

24e vergadering - 1 december 2016

Openbare vergadering van de gemeenteraad, gehouden op donderdag 1 december 2016 te 19.30 uur.

Voorzitter: de heer mr. J.H.C. van Zanen, burgemeester.

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

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

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

Opening van de vergadering door de voorzitter.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Leden van de raad! Ik open de vergadering. Ik heet ook de dochter van mevrouw Podt, Neve, hartelijk welkom. Jong talent, tenminste, dat hopen wij.

Vandaag hebben wij een A-raadsvergadering. Dat is een vergadering waarin voorstellen worden behandeld die geen nadere bespreking nodig hebben. Daarover moet alleen nog worden gestemd.

Er zal in deze vergadering een actuele motie worden ingediend. Men kan een stemverklaring afleggen. Men heeft de spreektijden gezien. Die zijn beperkt, een halfuur. Hierna komen er raadsinformatie-bijeenkomsten. Ik verzoek de leden en het college om zich aan de spreektijden te houden. Ik zal de sprekers daar in alle vriendelijkheid aan herinneren.

Zojuist heb ik in de hal van het stadhuis in aanwezigheid van een aantal raadsleden een petitie in ontvangst genomen van de heer Van den Heuvel van de Stichting Stadsverarming over een schone lucht en een onafhankelijk onderzoek naar de biomassacentrale. De petitie is ondertekend door 647 burgers. De tekst spreekt voor zichzelf. Ik dank de initiatiefnemers. Ik geef de petitie aan de griffier. Zij zorgt ervoor dat die bij het college en de inkomende stukken van de raad terechtkomt.

Afwezig zijn de leden Bouazani, Van Esch, Ferket en Freytag.

Ook wethouder Jeroen Kreijkamp is afwezig. De zoon van Jeroen en Inge heeft een zusje gekregen. Zij heet Lize. Van harte gefeliciteerd!

(Applaus).

Mevrouw **KOELMANS** (SP): Voorzitter! Wij zouden graag de status van het voorstel inzake de specifieke verklaring van geen bedenkingen en het coördinatiebesluit voormalig postkantoor (Jaargang 2016, nr. 105) willen wijzigen in een B-status, vanwege de veranderingen die vandaag hebben plaatsgevonden. De bieb heeft vandaag van de rechtbank te horen gekregen definitief geen vrijwilligers te kunnen inzetten. Wij willen het geheime deel van punt 5 van het voorstel bespreken.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik interpreteer dit als een ordevoorstel om het voorstel te behandelen in de raadsvergadering van 8 december a.s., waarin de voorstellen met een B-status worden behandeld.

De heer **ROODENBURG** (D66): Voorzitter! Maakt mevrouw Koelmans het nog wat uit wat de wethouder zegt over het effect van het besluit van de rechter op de exploitatie van de bibliotheek?

Mevrouw **KOELMANS** (SP): Voorzitter! Dat zou kunnen, maar kan alleen in besloten kring, dus in het geheime gedeelte.

De **VOORZITTER**: Wat is uw oordeel over het ordevoorstel?

De heer **ROODENBURG** (D66): Als een fractie dat wil bespreken, kunnen wij daar niet tegen zijn.

De **VOORZITTER**: Dit betekent dat u het met het ordevoorstel eens bent.

De heer **ROODENBURG** (D66): Voorzitter! Ik heb mevrouw Koelmans gevraagd of de wethouder dat kan veranderen. Volgens mij is het antwoord op die vraag "nee".

De **VOORZITTER**: Wat vindt u van het ordevoorstel? Volgens mij is dat aan de orde.

De heer **ROODENBURG** (D66): Wij gaan daarin mee.

De heer **DE VRIES** (GroenLinks): Voorzitter! Wij zijn blij dat de rechter zich heeft uitgesproken tegen verdringing. Ik kan mij de vraag van mevrouw Koelmans voorstellen. Als de wethouder vanavond kan antwoorden dat verdringing geen invloed heeft op de plannen waarover de raad vanavond moet stemmen, heb ik daar voldoende aan.

De **VOORZITTER**: Ik constateer dat u tegen het ordevoorstel bent.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ik doe zelf een ordevoorstel. Er is nieuws. Ik zou het fijn vinden als de raad het besluit neemt om van de wethouder te horen hoe hij dat duidt …

De **VOORZITTER**: Aan de orde is een ordevoorstel. U weet hoe dat werkt. Ik hoor dat graag. Ik zal de wethouder vanzelfsprekend …

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ik doe een nieuw ordevoorstel. Ik stel voor dat wij eerst de wethouder beluisteren alvorens u een inventarisatie maakt.

De **VOORZITTER**: Oké, ik zie dat de D66-fractie het daarmee eens is.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Wij zijn het daarmee eens.

De **VOORZITTER**: Wie is het er niet mee eens? Ik constateer dat de heer Bos het daarmee niet eens is, de anderen wel.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Ik ben het er zeker wél mee eens, temeer omdat een amendement is ingediend. Daarvoor moeten wij de tijd nemen.

De **VOORZITTER**: Mijnheer Bos, nu is het sub-ordevoorstel van de heer Gilissen aan de orde. Hij zegt dat hij, voordat hij zijn oordeel geeft over het primaire ordevoorstel, eerst van de wethouder en van de heer Işik iets wil horen. Ik hoor graag een reactie op het ordevoorstel van de heer Gilissen.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! Ik ben het eens met het ordevoorstel van de heer Gilissen.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Laten wij het één voor één doen. Wij waren de eersten die het ordevoorstel deden. De SP-fractie en ik hebben gezamenlijk een ordevoorstel gedaan. Laten wij daar eerst een klap op geven voordat wij een klap geven op het subsubsub-ordevoorstel van de VVD-fractie.

De **VOORZITTER**: Dat kan wel wezen, maar dat gebeurt niet. Alleen u hebt bij dat ordevoorstel uw vinger opgestoken. Ik stel voor om dat ordevoorstel eerst te volgen en vervolgens te bekijken of het college in staat en bereid is om in het openbaar te reageren. Dat is het geval.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Naar aanleiding van de vergadering van vanmiddag hebben wij over de exploitatiebegroting contact gezocht met de directeur van de bibliotheek. De exploitatiebegroting zoals die is geaccordeerd door de gemeenteraad, is opgesteld op basis van de inzet van personeel dat in dienst is van de bibliotheek. Er is niet gerekend met vrijwilligers. De bibliotheek op de Neude kan draaien zonder vrijwilligers. De exploitatieopzet wordt niet geraakt door het vonnis.

De **VOORZITTER**: Mijnheer Gilissen, wij gaan terug naar het eerste ordevoorstel van mevrouw Koelmans.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Gehoord de opmerking van de wethouder, zijn wij voorstander van behandeling en besluitvorming vanavond.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Als iemand van dit agendapunt een B-punt wil maken, is het een goed gebruik om daarvoor ruimte te maken. Dat doen wij graag.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Als iemand het genoemde voorstel wil bespreken, dan moet dat kunnen. Het is goed om er een B-punt van te maken. Dat legt wel druk op de fracties om een serieus amendement te maken dat een relatie met het voorstel en de actualiteit heeft. Ik vind het moeilijk om beide zaken aan elkaar te knopen. Ik ben benieuwd hoe dat volgende week gaat.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik constateer dat de Stadsbelang Utrecht-fractie het eens is met het ordevoorstel van mevrouw Koelmans.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Volgens mij is het gebruikelijk dat als iemand van een A-punt een B-punt wil maken, de raad het onderwerp bespreekt. Ik wil dat zeker doen. Ik ben vóór het ordevoorstel.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik constateer dat de fracties van Student & Starter en PvdD niet aanwezig zijn. Hoe denken de fracties die al vóór het betoog van de wethouder een oordeel hebben gegeven, nu over het ordevoorstel?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Is het amendement al tot stand gekomen? Als dat zo is, vind ik dat het moet worden ingediend.

De **VOORZITTER**: Nee, ik vraag de fracties nu om hun oordeel over het ordevoorstel van mevrouw Koelmans te geven. Dat behelst het volgende week bespreken van het voorstel inzake het voormalige postkantoor.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ja, als het een B-punt is, komt het volgende week aan de orde.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Het is duidelijk. Wij bespreken het voorstel inzake de specifieke verklaring van geen bedenkingen en het coördinatiebesluit voormalig postkantoor (Jaargang 2016, nr. 105) in de raadsvergadering van 8 december a.s.

<u>Bekrachtiging geheimhouding</u>.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Op grond van artikel 25, derde lid van de Gemeentewet verzoek ik de raad om de geheimhouding te bekrachtigen van:
- de bijlage behorende bij een raadsbrief uit de portefeuille van wethouder Geldof met het kenmerk 16.508703
- het geheime raadsvoorstel uit de portefeuille Ruimtelijke Ordening, inclusief 2 geheime bijlagen

Z.h.o. wordt overeenkomstig het verzoek van de voorzitter besloten.

<u>Notulen van de openbare vergadering van 3 november 2016</u>.

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

Notulen van het vragenuur van 3 november 2016.

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

1. Voorstel inzake het Reparatiebesluit bestemmingsplan Veemarkt; vaststelling bestemmingsplan Veemarkt, 2e herziening (Jaargang 2016, nr. 103).

Z.h.o. wordt overeenkomstig dit voorstel besloten.

2. Vaststelling bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden 2016 (Jaargang 2016, nr. 104).

Z.h.o. wordt overeenkomstig dit voorstel besloten.

3. Voorstel inzake de Concept begroting 2016-2 GGD regio Utrecht (Jaargang 2016, nr. 106).

Z.h.o. wordt overeenkomstig dit voorstel besloten.

Actuele motie.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Wij dienen de volgende motie in.

"Motie 231
Procesafspraken Holland Casino
De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 1 december 2016, gehoord de beraadslaging,
Constaterende dat:
- De voorlopige bestemming voor Holland Casino op het Jaarbeursterrein per 29 november 2017 afloopt;
- Holland Casino een tijdelijke verlening van twee jaar verzocht heeft;
- De gemeente pas een verlening wil toezeggen wanneer Holland Casino '(1) een definitieve locatiekeuze heeft gemaakt, (2) met de betreffende rond- / vastgoedeigenaar overeenstemming heeft bereikt en (3) een investeringsbesluit heeft genomen';
- De gemeente nu geen procesafspraken heeft opgesteld met Holland Casino over de situatie dat er niet of te laat een nieuwe locatie wordt gevonden;
- De gemeente ook na de schriftelijke vragen (nr. 129) van de PvdA en SBU hier geen actie op wilde ondernemen.

Overwegende dat:
- Holland Casino een grote en belangrijke werkgever is voor de stad;
- Holland Casino een vorm van amusement brengt dat niet door andere organisaties in de stad wordt aangeboden;
- Holland Casino behouden moet worden voor de stad;
- Het onwenselijk is dat er onvoldoende afspraken liggen met Holland Casino wanneer het vinden van nieuwe huisvesting lastig blijkt.

Draagt het college op:
- De regie in het gesprek met het Holland Casino te pakken en procesafspraken te maken over:
  - de datum dat er uitsluitsel moet zijn over het al dan niet vinden van een nieuwe locatie;
  - welke acties wanneer moeten worden ondernomen als er geen locatie is gevonden of deze te laat kan worden betrokken.

En gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door de heer Oost en mijzelf.
De raad heeft al vaker over Holland Casino gesproken. Er zijn geen goede afspraken gemaakt, terwijl per 29 november jl. de bestemming van Holland Casino op het Jaarbeursterrein is afgelopen. Toen ik deze motie rondstuurde, kreeg ik daarop nogal kribbige reacties, zelfs van raadsleden die anders de rust zelve zijn. Ik kan mij die kribbigheid echter goed voorstellen. De langdurige onduidelijkheid ligt niet per se aan het college. Motie 231 is zeker geen tik op de vingers. Ook de opstelling van het bedrijf zelf verdient niet altijd de schoonheidsprijs. Het bedrijf heeft echter 400 medewerkers. Sommige collega-raadsleden zeggen mij dat Holland Casino echt geen overheidstaak meer is.

Ik ben echter van de PvdA-fractie. Als 400 medewerkers geen werk meer hebben, betekent het dat 400 mensen bij de gemeente komen aankloppen - toevallig bij dezelfde wethouder - met de mededeling dat zij geen werk meer hebben. Daarom hebben wij een soort procesmotie opgesteld om met Holland Casino afspraken te maken en om de regie voor procesafspraken met Holland Casino op te pakken, bijvoorbeeld over de datum waarop er uitsluitsel moet zijn over het al dan niet vinden van een nieuwe locatie en wat moet worden gedaan als geen locatie wordt gevonden of als die alleen te laat kan worden betrokken.

De heer **WEISTRA** (GroenLinks): Voorzitter! Mevrouw Haage geeft aan dat hier geen taak voor de overheid ligt. Het bedrijf zelf is verantwoordelijk. Toch pleit zij ervoor dat de gemeente de verantwoordelijkheid op zich neemt. Al jaren weet Holland Casino dat de locatie tijdelijk is. Waarom wil mevrouw Haage dat de gemeente de verantwoordelijkheid voor het bedrijf op zich neemt?

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Ik wil graag interrumperen.

De **VOORZITTER**: Dat kan bij actuele moties niet. Wij voeren geen debat. Het spijt mij. Er zijn regels.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Vindt ook mevrouw Haage het opmerkelijk dat de heer Weistra, die de mond vol heeft van schone kleren en bedrijven daarop aanspreekt, haar op de vingers tikt?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! De heer Weistra vraagt of de overheid de verantwoordelijkheid voor het bedrijf op zich moet nemen. In de motie staat niet dat de gemeente deze verantwoordelijkheid naar zich toe moet trekken. Dat is geenszins mijn bedoeling. Mijn idee over politiek is echter wel dat als er dingen gebeuren waarop de gemeente invloed kan uitoefenen - bijvoorbeeld omdat men wethouder van het Stationsgebied is - ze dat niet aan zich voorbij moet laten gaan, omdat ze anders 400 werklozen op haar dak krijgt. Ik ben net als de heer Bos een beetje verbolgen over het feit dat de gemeente zich ten opzichte van afzonderlijke bedrijven verschillend opstelt.

De heer **KONING** (D66): Voorzitter! Ik vind de discussie interessant. Ook ik lees de antwoorden op de door de PvdA-fractie schriftelijk gestelde vragen. Daarin staat dat vóór 2017 een locatie moet worden gevonden als het casino in Utrecht wil blijven. Ik hoor nu dat per vandaag het bestemmingsplan is afgelopen. Volgens mij is dat helemaal niet aan de orde. Is mevrouw Haage verkeerd geïnformeerd? Beschikt zij over de beantwoording?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik heb de beantwoording nu niet voor mij liggen. Ik heb de motie echter opgesteld in overleg met Holland Casino, met gebruikmaking van de beantwoording. De vraag is reëel.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Voorzitter! Ik vraag mij af wat in de ogen van mevrouw Haage onduidelijk is. De raad heeft een publieksrechtelijk kader vastgesteld met voor Holland Casino een harde deadline. Dat weet het bedrijf al vier jaar. Wat maakt het mogelijk dat de gemeente nog regie kan voeren? De wethouder kan honderd keer in het doel gaan staan, maar de bal ligt bij Holland Casino. Wat is de PvdA-fractie niet duidelijk?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! De heer Van Schie verraadt misschien van wie het kribbige e-mailbericht afkomstig is. Hij denkt er anders over dan ik. Waarom ik dit doe, is duidelijk: niet omdat ik denk dat de overheid blaam treft, maar omdat ik denk dat de overheid hierbij iets kan betekenen.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Ik heb de overwegingen in de motie goed gelezen. Wij onderschrijven die. Er bestaat een intensief contact tussen Holland Casino, de Jaarbeurs en het college. De afspraken over de huisvesting van Holland Casino zijn in een vergevorderd stadium. Wij zouden de raad daarover al hebben bericht, ware het niet dat Holland Casino ons heeft verzocht om nog even te wachten met het publiek maken van de informatie tot alle betrokkenen zijn geraadpleegd. Wij verwachten de raad binnen twee weken concrete informatie te kunnen sturen waarbij wordt ingegaan op de door mevrouw Haage genoemde procesafspraken. De actuele motie is in onze ogen ondersteunend en daarmee overbodig.

De heer **KONING** (D66): Voorzitter! Klopt het dat de bestemming pas volgend jaar afloopt?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Ja.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! In de motie staan allerlei dingen waarvan ik mij kan voorstellen dat de wethouder ermee bezig is. Ons viel de opmerking op dat de gemeente de regie in handen moet nemen. Ik hoop dat men dat op dit moment niet aan het doen is, dat dit wordt overgelaten aan Holland Casino zelf en dat men Holland Casino steunt waar dat nodig is.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Zoals men heeft kunnen horen, heb ik het woord "regie" niet in de mond genomen. Er zijn echter intensieve contacten.

De **VOORZITTER**: Dat klopt.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik ben van de oppositie. Wie weet wat er gebeurd zou zijn als ik lid was van de coalitie. Dan zou de motie zijn overgenomen. Men heeft die echter afgewezen. Ik ben heel blij met de beantwoording van de wethouder over het feit dat de geest van de motie is overgenomen. Dat is voor de 400 werknemers van Holland Casino goed nieuws. Ik trek de motie in.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik constateer dat motie 231 is ingetrokken.
Ik wil gaarne memoreren dat de Rekenkamer een mooie prijs heeft gewonnen: de Goudvink 2016! Van harte gefeliciteerd!
(Applaus.)
Ik wens iedereen een goede avond.

De voorzitter sluit hierna, aangezien niets meer aan de orde is, de vergadering.

Gemeente Utrecht

INHOUD:

Opening van de vergadering Pag. 1

Bekrachtiging geheimhouding Pag. 3

Notulen van de openbare vergadering van 3 november 2016 Pag. 3

Notulen van het vragenuur van 3 november 2016 Pag. 3

1. Voorstel inzake het Reparatiebesluit bestemmingsplan Veemarkt; vaststelling bestemmingsplan Veemarkt, 2e herziening (Jaargang 2016, nr. 103) Pag. 3

2. Vaststelling bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden 2016 (Jaargang 2016, nr. 104) Pag. 4

3. Voorstel inzake de Concept begroting 2016-2 GGD regio Utrecht (Jaargang 2016, nr. 106) Pag. 4

Actuele motie Pag. 7

Gemeente Utrecht

2 0 1 6

NOTULEN VRAGENUUR

Vragenuur - 24 november 2016

Vragenuur, gehouden op donderdag 24 november 2016 te 17.00 uur.

Voorzitter: de heer A. van Schie.

Aanwezig zijn de leden: Brussaard, Dibi, Eggermont, Van Eijndhoven, Ferket, Işik, Metaal, Scally, Van Schie, Schilderman, Schipper, Sienot, Tielen en De Vries.

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

Voorts zijn aanwezig de fractiemedewerkers Inkelaar, Koppelaar en Oskam.

Griffier: de heer F. Lith.

Opening.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Het is donderdagmiddag 24 november 2016 17.00 uur. Het vragenuur vangt aan. De spelregels zijn bekend. Raadsleden hebben twee minuten spreektijd voor het stellen van de vragen. Het college heeft drie minuten voor de beantwoording ervan. Er zijn tien sets vragen ingekomen. Als wij ons best doen, kunnen wij een record vestigen.

1. Vragen van mevrouw Scally inzake bed-bad-brood-en-begeleiding in Utrecht na stuklopen akkoord.

Mevrouw **SCALLY** (GroenLinks): Voorzitter! De onderhandelingen over de bed-bad-en-broodregeling zijn niet gelukt. Wethouder Diepeveen heeft gezegd door te gaan met de huidige opvang. De GroenLinks-fractie is daar blij om. De brief van staatssecretaris Dijkhoff baart ons echter zorgen, gelet op de juridische en financiële consequenties ervan voor Utrecht. Omdat wij willen dat wij ongedocumenteerden blijven opvangen, stellen de fracties van GroenLinks, D66, PvdA, SP, ChristenUnie, PvdD en Student & Starter hierover de volgende vragen.

1. Kan de wethouder aangegeven of Utrecht tot de gemeenten behoort die volgens staatssecretaris Dijkhoff voor de eigen aanpak te veel ruimte bedingen?

Als gevolg van de mislukte onderhandelingen krijgen gemeenten van het Rijk niet langer financiële middelen voor de opvang van uitgeprocedeerde asielzoekers.

2. Kan het college aangegeven wat de consequenties van deze maatregel voor belangenorganisaties zijn?
3. Kan de wethouder aangeven of ondanks deze maatregel het aantal opvangplekken geborgd blijft?
4. Kan het college toezeggen dat de financiering van de opvang en begeleiding, mits noodzakelijk, tot het einde van deze collegeperiode door de gemeente geschiedt?
5. In zijn brief stelt staatssecretaris Dijkhoff dat hij in de toekomst ongeclausuleerde opvang door gemeenten wil tegengaan. Wij vrezen dat de staatssecretaris Utrecht wil verbieden een eigen vorm van opvang te verzorgen.
6. Deelt het college deze lezing?
7. Is het college bereid om dit juridisch te laten toetsen en met de uitkomst hiervan naar de raad terug te komen?
8. Kan de wethouder aangegeven op welke manier deze commissie uitgewerkt zal worden?

Inmiddels zijn sinds het uitkomen van de brief vier dagen verstreken. Kan de wethouder globaal aangegeven wat de meest recente stand van zaken is en welke stappen hij sindsdien heeft gezet?

En dan nog even dit: de fracties van GroenLinks, D66, PvdA, SP, ChristenUnie, PvdD en Student & Starter storen zich aan het door de staatssecretaris in de brief consequent gebruiken van het woord "vreemdeling". In Utrecht is de afspraak gemaakt dat geen mens illegaal of vreemdeling is. Kan het

college ons verzekeren dat het in al zijn communicatie, dus ook in die met de staatssecretaris, de woorden "vreemdeling" en "illegaal" vermijdt?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen. Zoals bekend, is het kabinet na een bijna crisis in april 2015 tot een politiek compromis gekomen over de bed-bad-en-broodregeling. Daarin werd voorzien in gesprekken met gemeenten over de uitvoerbaarheid van dat akkoord. De gemeenten hebben altijd aangegeven te streven naar een regeling die duurzame oplossingen creëert en voldoet aan het basale uitgangspunt van humaniteit "geen mens op straat" en ook voldoende ruimte biedt om daaraan lokaal invulling te geven. Na veel conceptversies van een regeling, ik geloof dat wij toe waren aan versie 43, heb ik in VNG-verband op 21 januari jl. kort met staatssecretaris Dijkhoff gesproken. De staatssecretaris gaf aan te willen nadenken over de wensen die gemeenten hebben om de regeling op lokaal niveau uitvoerbaar en succesvol te maken. Daarna liet de staatssecretaris lange tijd niets van zich horen. De gesprekken hebben ongeveer negen maanden stilgelegen. Op 27 oktober jl. heeft een volgend bestuurlijk overleg plaatsgevonden waar werd gesproken over nieuw te vormen lokale voorzieningen voor vreemdelingen in acht steden, waaronder Utrecht. Ook werd gesproken over het omvormen van de huidige voorzieningen tot een nieuwe lokale voorziening voor vreemdelingen. De gemeenten hebben ingebracht dat naast deze voorzieningen voor een beperkt aantal situaties altijd een vangnet nodig is omdat men nooit een voor 100% sluitende aanpak kan realiseren. Bij de staatssecretaris hebben wij erop aangedrongen om zich bij de positieve resultaten van Utrecht en andere gemeenten aan te sluiten en om in vertrouwen te proberen gezamenlijk verder te komen. Vervolgens zouden wij elkaar maandag 21 november jl. opnieuw spreken, waarbij behalve de VNG-delegatie ook de bestuurders van de betreffende acht gemeenten zich zouden aansluiten. Ik had de indruk dat wij tot overeenstemming konden komen. Ik was derhalve zeer verbaasd dat de staatssecretaris op zondagavond het overleg annuleerde en maandagochtend naar buiten bracht dat het niet tot een akkoord kwam. Het was te eenzijdig.

De **VOORZITTER**: Ik wil de wethouder verzoeken om de vragen wat vlotter te beantwoorden. Hij heeft niet veel tijd meer.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Ik wil toch nog een paar dingen zeggen.
In de brief aan de Tweede Kamer kondigde de staatssecretaris aan een wetsvoorstel te willen indienen. Ik beschouw dat meer als een politiek statement in het licht van de aankomende verkiezingen. Een wetsbehandeling zal in de huidige kabinetsperiode sowieso niet meer lukken. Bovendien lijkt daarvoor in de Kamer onvoldoende draagvlak te zijn. Er zijn juridisch veel haken en ogen aan. De staatssecretaris geeft in zijn brief aan wel juridische grond te zien voor het onmogelijk maken van gemeentelijke …

De **VOORZITTER**: Wethouder, misschien kunt u zich concentreren op de antwoorden op de vragen. Anders moet u het betoog afronden.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Ik probeer dat.
Als ik de resultaten die wij vinden voor het vinden van duurzame oplossingen van moeilijke situaties bekijk, is er alle reden om daarmee in de huidige collegeperiode door te gaan. De VNG en het Rijk zijn overeengekomen om over de periode 1 november 2015 tot 1 december 2016 aan Utrecht alsnog een nabetaling van € 2 miljoen te doen. In combinatie met de structurele middelen voor maatschappelijke opvang binnen de programmabegroting biedt dat voor deze collegeperiode financieel voldoende ruimte.

De **VOORZITTER**: Punt. Wethouder, u bent door de tijd heen.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Dat is spijtig. Ik heb niet alle vragen kunnen beantwoorden.

De **VOORZITTER**: Dat geldt zowel voor de vragenstellers als voor het college. U moet de ondersteuning vooraf aangeven dat u de vragen in drie minuten moet kunnen beantwoorden, niet in zes. Ik heb u anderhalve minuut extra spreektijd gegeven.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Het waren veel vragen.

De **VOORZITTER**: Ja, maar die hadden beter schriftelijk kunnen worden gesteld.

Mevrouw **TIELEN** (VVD): Voorzitter! Ik zal voorbijgaan aan de genoemde kwalificaties. Volgens mij wil iedereen voor dit probleem een oplossing zien. Stel dat de raad de wethouder opdraagt om opnieuw met staatssecretaris Dijkhoff om de tafel te gaan. wat wil de wethouder dan opgeven? Uiteindelijk zijn bij een impasse altijd twee partijen betrokken. Wat kan de wethouder doen zodat er een oplossing komt?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Ik ben blij met de vraag van mevrouw Tielen. Die geeft mij de gelegenheid te zeggen dat ik vanmiddag heb opgeroepen om een commissie van wijzen samen te stellen. Ik denk dat dit probleem wordt geholpen door het uit de politieke sfeer te trekken. Ik hoop dat ook de staatssecretaris daarvoor gevoelig is. Ik zoek steun bij andere gemeenten.

Wij zijn in de onderhandelingen ver gegaan door te zeggen dat de nieuwe lokale vreemdelingenvoorziening voor ons ook kan bestaan uit een omvorming van de huidige voorzieningen naar een lokale vreemdelingenvoorziening. Die ruimte is er.

Mevrouw **METAAL-FROON** (CDA): Voorzitter! Uit de brief blijkt dat de staatssecretaris het opvang bieden wil verbieden. Is het college bereid om dat verbod juridisch te laten toetsen?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Kennelijk zegt de staatssecretaris dat daarvoor nieuwe wetgeving nodig is. Die zal uiteraard door de Raad van State zorgvuldig worden getoetst.

De heer **KOPPELAAR** (Student en Starter): Voorzitter! Wat zijn de gevolgen van het stuklopen van de onderhandelingen voor de Utrechtse organisaties?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Wat ons betreft, kunnen die verdergaan, zij het dat wij in overleg zijn om de werkafspraken en de samenwerking te verbeteren en om te bekijken of een lichte uitbreiding van de opvang voor vrouwen nuttig is.

Mevrouw **SCALLY** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de andere fracties voor hun aanvullende vragen. Ik wil graag weten of het college de woorden "vreemdeling" en "illegaal" kan vermijden. Geen mens is illegaal.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Het woord "illegaal" gebruiken wij niet. Het woord "vreemdeling" is niet altijd te vermijden. Als mevrouw Scally een betere term weet, houd ik mij daarvoor aanbevolen.

2. <u>Vragen van mevrouw Ferket (D66) inzake toegankelijk en klantvriendelijk telefonisch contact met de gemeente</u>.

Mevrouw **FERKET** (D66): Voorzitter! Elke dag bellen verschillende mensen, vluchtelingen, expats, ondernemers en inwoners van de stad met de gemeente Utrecht. Zij kunnen hiervoor 030 286 00 00 of landelijk 14030 bellen. Het telefonische keuzemenu dat de bellers horen, is geheel in het Nederlands. Voor vluchtelingen, expats en mensen die de Nederlandse taal niet machtig zijn, is het telefonische keuzemenu onduidelijk. Bellers krijgen niet te horen dat als ze maar lang genoeg wachten vanzelf een medewerker van het Klantcontactcentrum aan de lijn komt. Bovendien volgt na afloop van het eerste keuzemenu een tweede keuzemenu. Dat begrijpt men echter niet als men geen Nederlands kent. De D66-fractie kan zich voorstellen dat men dan denkt dat het bandje opnieuw wordt afgespeeld.

Op de website van de gemeente Utrecht wordt bijvoorbeeld bij het Expat Centre bij het telefoonnummer vermeld "for English please hold the line for an operator". Men weet dan dat men geduld moet hebben en na enkele ogenblikken een medewerker aan de lijn krijgt.

Daarom heeft de fractie van D66 de volgende vragen.

1. Is het college bereid om vanuit het oogpunt van toegankelijkheid en klantvriendelijkheid in het telefonische keuzemenu de tekst "For English; please hold the line for an operator" op te nemen? Zo nee, waarom niet?
2. Is het college voornemens om het telefonische keuzemenu te blijven onderzoeken op klantvriendelijkheid, toegankelijkheid en reactiesnelheid?
3. Is het college bereid om onderzoek te verrichten naar de haalbaarheid en wenselijkheid van het doen van veel voorkomende aanvragen in andere talen?

De heer **KREIJKAMP** (wethouder): Voorzitter! Veel dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. De gemeente wil voor zo veel mogelijk partijen toegankelijk en benaderbaar zijn. Eén van de manieren waarop dat gebeurt, is per telefoon. De gemeente wordt op het algemene nummer gemiddeld 350.000 keer per jaar gebeld. Op de website en op andere plaatsen wordt aangegeven dat wanneer men geen Nederlands of Engels spreekt, men aan de lijn moet blijven om met een medewerker te kunnen spreken. Als men het keuzemenu niet begrijpt, moet men toch aan de lijn blijven, dan komt het vanzelf goed. Wij willen het keuzemenu enerzijds zo kort mogelijk houden, maar het anderzijds zodanig inrichten dat burgers zo goed mogelijk worden geholpen. Daarom zullen wij met het Klantcontactcentrum onderzoeken op welke wijze het keuzemenu anders kan worden ingericht. Er komen minder keuzemogelijkheden, zodat wij er sneller kunnen zijn. Wij verwachten dat begin 2017 de veranderingen kunnen worden doorgevoerd. De melding: "for English please hold the line" kan in het onderzoek worden meegenomen. Wij zullen aan het einde van het eerste kwartaal 2017 bij de raad terugkomen om duidelijk te maken hoe het college hiermee omgaat.

Het antwoord op vraag 2. Ja, dat vinden wij heel belangrijk.

Het antwoord op vraag 3. Ik heb deze vraag al eerder met "ja" beantwoord. Wij willen dat onderzoeken. Het uitgangspunt blijft dat de inwoners van Utrecht met de gemeente in het Nederlands communiceren. Daarom wordt primair Nederlands gesproken. Voor expats en buitenlandse studenten geldt dat uitgangspunt niet. Wij gaan er dan van uit dat zij het Engels goed beheersen, zodat wij informatie in het Engels kunnen aanbieden. Wij bieden bijvoorbeeld begeleiding van het Expat Center in het Engels aan, zoals Talent Portal en UtrechtRegion.com. Wij zullen de haalbaarheid en wenselijkheid onderzoeken om de belangrijkste formulieren in het Engels aan te bieden. Wij zijn gestart met een analyse voor het gebruik van het Engelstalige deel van de website om een indicatie te krijgen van de omvang en om welke formulieren het gaat.

3. Vragen van de heer Schipper (SP) over het stopzetten van de Cargohopper.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Op dinsdag 22 november jl. meldde RTV Utrecht dat de Cargohopper niet meer rijdt. Dit project, gestart in 2009 met € 240.000,00 overheidssubsidie (Provincie en Gemeente Utrecht), werd in 2012 nog genomineerd als één van de 100 beste duurzame innovaties in de wereld tijdens de Rio+20 top van de Verenigde Naties. Zelfs in 2015 werd er internationaal nog hoog over opgegeven, weliswaar in het Duits.

In het Actieplan Schoon Vervoer 2015 van de gemeente Utrecht wordt gewag gemaakt van de ingebruikname van een tweede Cargohopper (paragraaf 2.2, bladzijde 14). Het verbaast de SP-fractie derhalve dat de Cargohopper inmiddels al twee jaar lang niet operationeel blijkt te zijn. Noch aan de gemeenteraad, noch aan Provinciale Staten is het stopzetten van het project gemeld. Wij hebben daarover enkele vragen.

1. Waarom is de goederendistributie met de elektrische Cargohopper gestopt?
2. Waarom is dat nooit aan de gemeenteraad gemeld, terwijl de opstart met de nodige tamtam wereldkundig is gemaakt?
3. Waarom komt het project nog voor in het Actieplan Schoon Vervoer 2015 als voorbeeld van samenwerking met het bedrijfsleven en wordt daarin melding gemaakt van de ingebruikname van een tweede Cargohopper, terwijl dat project al in 2014 is stopgezet?
4. Zijn de voertuigen die in Amsterdam en Enschede voor deze dienst worden gebruikt afkomstig uit Utrecht en met Utrechts geld gefinancierd?
5. Is van de besteding van de verschafte subsidie een verantwoording beschikbaar? Zo nee, waarom niet en, zo ja, is het college bereid die de raad ter beschikking te stellen?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Veel dank voor de vragen. De Cargohopper was een initiatief van Hoek Transport. Hoek Transport heeft er samen met de gemeente en de gezamenlijke distributeurs een prijs voor gekregen. Om redenen van distributie is die prijs via de gemeente Utrecht uitgekeerd. Los daarvan, behalve dat de gemeente voor het prijzengeld een soort kanaal is geweest, is er geen geld van de gemeente naar de Cargohopper gegaan. Er is, behalve beleidsmatige begeleiding, verkeersregels en dergelijke zaken, geen Utrechts geld naar het project gegaan. Wij zijn er verder niet bij betrokken geweest.

Het antwoord op vraag 1. Dat is een vraag voor het bedrijf zelf. Blijkbaar waren er te veel technische mankementen. Ook de moeilijkheden van het bedrijf zelf hebben een rol gespeeld. Het was een zaak van Hoek Transport.

Het antwoord op vraag 2. Wij hebben formeel geen melding ontvangen van het einde van de

Cargohopper. Wij wisten dat er technische moeilijkheden waren. Het is pas nu helder geworden dat Hoek Transport het voertuig helemaal uit de roulatie heeft gehaald.

Het antwoord op vraag 3. Ik heb het nog even opgezocht. Het is een bescheiden melding als voorbeeld van samenwerking met het bedrijfsleven. Dat is het nog steeds. Wij hebben er veel van geleerd op het gebied van elektrisch vervoer en elektrische distributie. Het was een te prijzen initiatief van Hoek Transport.

Het antwoord op vraag 4. De voertuigen uit Amsterdam en Enschede zijn geen voertuigen uit Utrecht. Het voertuig uit Utrecht had teveel technische problemen.

Het antwoord op vraag 5. Ik begrijp dat er een verantwoording van het bedrijf is. Die is echter niet gericht aan de gemeente. Er was geen subsidierelatie. Als wij de verantwoording opvragen, kan ik die met de raad delen.

De heer **SIENOT** (D66): Voorzitter! Cargohopper was een mooi en veelgeprezen initiatief. Het bood voor allerlei maatschappelijke vraagstukken een oplossing. Ziet de wethouder mogelijkheden om de Cargohopper op een wél duurzame manier in Utrecht te introduceren?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Het was zeker een mooi en prijzenswaardig initiatief. Het is ontstaan vanuit de drive van het bedrijf zelf. Dat is hartstikke goed. Wij zijn nu in gesprek met het transportwezen, de verladers en de binnenstadondernemers over het speelveld dat de gemeente kan creëren waarin dit soort initiatieven kunnen bloeien. Ik zal niet specifiek op het karretje beleid maken of daarover afspraken maken, maar meer bekijken hoe wij een speelveld kunnen maken, zodat de voorlopers, de pioniers, winnen. Wij voeren daarover overleg. Ik hoop dat wij daarover goede afspraken kunnen maken.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! In Amsterdam en in Enschede rijdt de Cargohopper nog wel, zij het met subsidie. Het is misschien handig om bij die gemeenten te vragen hoe zij met de Cargohopper omgaan. Misschien kunnen wij daar iets van leren.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Ik heb begrepen dat daar sprake is van exploitatiesubsidie. Die keuze hebben wij nooit gemaakt. Ik ben met een andere koers bezig. Ik bekijk hoe wij iets kunnen bereiken met meer kwalitatieve spelregels, bijvoorbeeld gedifferentieerde venstertijden en het geven van ruimere venstertijden aan schonere voertuigen. Wij bekijken ook de toegang op busbanen. De gemeente Utrecht heeft verschillende knoppen waaraan zij kan draaien. Wij willen de bedrijven die vooroplopen een extra kontje geven. De bedrijven die achterlopen krijgen steeds minder ruimte. Die methode beproeven wij. Ik hoop dat het wat oplevert. Contact met collega's kan altijd. Utrecht heeft niet gekozen voor een jaarlijks terugkerende subsidie.

4. Vragen van mevrouw Metaal-Froon (CDA) inzake trouwen.

Mevrouw **METAAL-FROON** (CDA): Voorzitter! Mensen trouwen omdat ze graag een feestje willen vieren, maar ook omdat het in sommige culturen niet is toegestaan om zonder huwelijk samen te leven, omdat men graag het leven gezamenlijk willen starten of, heel praktisch, om dingen goed te regelen voor een kind dat ter wereld zal komen. Dingen regelen kan natuurlijk ook anders, maar trouwen is daarvoor een goede en voor de meeste mensen aantrekkelijke manier.

In Utrecht kan men op de meest prachtige locaties trouwen, maar ook gratis of eenvoudig voor minder geld. Dat is een uitkomst voor sommige mensen die een goede reden hebben om te trouwen, maar die niet over de middelen beschikken om daaraan zomaar honderden euro's uit te geven.

De wachtlijst voor gratis trouwen is op dit moment in Utrecht negen maanden. Dat vindt de CDA-fractie te lang. Wil men trouwen om dingen goed regelen voor een kind dat op komst is, dan is negen maanden wachten geen optie. Daarom stellen wij het college de volgende vragen.

1. Is het college het met de CDA-fractie eens dat trouwen een mensenrecht is?
2. Is het college het met de CDA-fractie eens dat er goede redenen kunnen zijn om snel te willen trouwen, zonder dat er middelen zijn voor een groot feest?
3. Is het college het met de CDA-fractie eens dat negen maanden wachttijd voor sommige paren een probleem kan vormen?
4. Is het college bereid maatregelen te nemen waardoor de wachttijd voor gratis trouwen significant korter wordt, in ieder geval voor mensen met een minimuminkomen, bijvoorbeeld tot de U-pasgrens?
5. Is het college daarnaast bereid maatregelen te nemen waardoor de wachtlijst geen belemmering vormt

voor stellen die willen trouwen omdat zij de formele dingen goed willen regelen voor een kind dat zij verwachten?

De heer **VAN ZANEN** (burgemeester): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Ja. De Universele Verklaring van de Rechten van de Mens, het Europese Verdrag van de Rechten van de Mens en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie geven ieder het recht om te trouwen en het recht om een gezin te stichten.

Het antwoord op vraag 2. Het college is het ermee eens dat er goede redenen kunnen zijn om snel te willen trouwen. Mocht het zo zijn dat de voorkeur het gratis huwelijk is, maar dat niet binnen de gewenste termijn te realiseren is, legt de gemeente in overleg met het aanstaande bruidspaar een passend alternatief voor. Als de wachtlijst een probleem vormt, wordt een alternatief aangeboden. De alternatieven zijn: eerst het erkennen van de ongeboren vrucht waardoor het gezag tussen de aanstaande vader en moeder wordt gedeeld en op een later tijdstip trouwen en het boeken van een eenvoudig huwelijk. Daaraan zijn leges aan verbonden, maar niet zeer hoge. Men kan ook trouwen in een buurgemeente. Deze alternatieven blijken tot nog toe toereikend te zijn. In noodgevallen zoeken wij in de gemeente Utrecht naar maatwerkoplossingen. Dat gebeurt in de praktijk zelfs bij nacht en ontij. Als dat toch niet is gelukt, horen wij dat graag.

Het antwoord op vraag 3. Er is geen fiscaal-juridische grondslag om een toets op de inkomenssituatie van een bruidspaar af te nemen. Op grond van artikel 4 van de Wet rechten burgerlijke stand mogen geen nadere voorwaarden worden gesteld zoals een inkomenstoets.

Het antwoord op vraag 4. Stellen die een kind verwachten, kunnen de formele zaken eventueel regelen door het kind vóór de geboorte of bij de geboorteaangifte te erkennen. Wanneer het gratis huwelijk niet vóór de geboorte van het kind kan worden gepland, wordt deze optie, of de optie om eenvoudig te trouwen, aangeboden als alternatief. Deze alternatieven lijken voor zover wij weten toereikend te zijn.

Er wordt niet om gevraagd, maar het volgende zou wel de achtergrond van een vraag kunnen zijn: er wordt passend en bij nacht en ontij een voorziening getroffen als er sprake is van een naderend levenseinde.

5. Vraag van de heer Van Eijndhoven (VVD) inzake de bestrating van de Choorstraat.

De heer **VAN EIJNDHOVEN** (VVD): Voorzitter! De Choorstraat is recent opnieuw bestraat. Helaas is daarbij de markering van het koor van de Buurkerk verdwenen. Door het afbreken van het koor van deze kerk na de reformatie is de Choorstraat ontstaan. Rondleiders van het gilde gebruikten de verwijzing in het plaveisel om de bijzondere geschiedenis van dit stukje Utrecht te duiden. Dat kan helaas niet meer.

De VVD-fractie heeft hierover de volgende vraag.

1. Wil het college ervoor zorgen dat de verdwenen contour van de Buurkerk in de Choorstraat terugkomt? Zo ja, wanneer kan dat gebeuren? Als het langer duurt dan een paar weken, kan dan met verf of stickers tijdelijk een belijning worden aangebracht?

De heer **KREIJKAMP** (wethouder): Voorzitter! Dank voor deze vraag. Ook het college vindt het belangrijk dat de historie van Utrecht ten behoeve van de inwoners beleefbaar wordt gemaakt, bijvoorbeeld door het markeren van straten. Tevens zoeken wij modernere manieren om de historie voor zoveel mogelijk doelgroepen zichtbaar te maken. Over het aanpassen van de genoemde bestrating is de afgelopen dagen ook door andere mensen met de gemeente contact gezocht. Met hen is afgesproken dat over de markering binnen twee weken met betrokkenen overleg zal plaatsvinden. Het doel daarvan is om de markering van de Choorstraat met hedendaagse methoden terug te brengen. Wij willen het overleg over historische markeringen in de openbare ruimte van de binnenstad echter breder trekken. Het college zal de uitkomsten van het genoemde overleg de raad toesturen zodra daarover kan worden gesproken.

Wij vinden het in de tussenliggende periode aanbrengen van markeringen met verf of stickers niet interessant. Die zijn niet erg duurzaam.

6. Vragen van de heer Van Eijndhoven (VVD) over Achter Clarenburg.

De heer **VAN EIJNDHOVEN** (VVD): Voorzitter! Achter Clarenburg is de entree van Utrecht voor bezoekers die via Utrecht Centraal de binnenstad bezoeken. Uit signalen van ondernemers blijkt dat de straat op dit moment geen gunstig visitekaartje van de stad is. Vaak is er sprake van een rommelige fietsenzee. Er bevinden zich geregeld muzikanten van wisselende kwaliteit. Daarnaast is het naburige

deel van Hoog Catharijne vanwege bouwactiviteiten voor lange tijd ingepakt in een Berlijnse muur-achtig omhulsel. Dat heeft geen positief effect op het gevoel van sociale veiligheid. Zeker in deze tijd van korte dagen en lange nachten valt het daarom extra op dat weinig is geïnvesteerd in deze entree van de binnenstad. De VVD-fractie zou dat graag anders zien, want er is maar één mogelijkheid om een eerste indruk te maken.
1. Herkent het college het geschetste beeld van Achter Clarenburg?
2. Zo ja, is het college bereid om daaraan iets te doen? Welke mogelijkheden ziet het daartoe?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het college herkent de signalen. De houten schutting die tijdelijk nodig was in verband met bouwactiviteiten was om die reden voorzien van aantrekkelijke afbeeldingen. De afgelopen dagen zijn die verwijderd. Nu wordt de schutting weggehaald. Inmiddels zijn de gevels en ramen van de nieuwe winkels zichtbaar.

Door het verwijderen van de bouwschutting zal het stallen van fietsen op die plaats afnemen. De overlastgevende situaties, ook in de binnenstad en het Stationsgebied, hebben en houden onze bijzondere aandacht. Ik heb begrepen dat de burgemeester recent met ondernemers uit de binnenstad heeft gesproken. Hij heeft samen met hen door de binnenstad gelopen. Er is voor 12 december a.s. een vervolgafspraak gemaakt.

De heer **VAN EIJNDHOVEN** (VVD): Voorzitter! Bij de vorige set vragen is een leuke toezegging gedaan. Krijgt de raad een terugkoppeling over het resultaat van de genoemde vervolgafspraak?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Ik zal dat de burgemeester voorleggen. Ik neem aan dat voor een terugkoppeling met de raad via een memo, brief of e-mailbericht geen beletsel is.

7. <u>Vragen van de heren Brussaard (CDA) en Schipper (SP) en de fracties van VVD en PvdA over het aanpakken van huisjesmelker Van Hooijdonk aan de Gloriantdreef</u>.

De heer **BRUSSAARD** (CDA): Voorzitter! Marcel van Hooijdonk, de beruchte huisjesmelker, is via één van zijn vele bv's verhuurder van een pand aan de Gloriantdreef. De fracties van CDA en SP bereikten dinsdagavond berichten dat het rond deze huisjesmelker opnieuw raak is. In een e-mailbericht van een buurtbewoner is sprake van illegale bewoning van enkele kamers in het pand door tussen de 12 en 20 gastarbeiders. Zij zorgen voor problemen inzake afvalverwerking, overlast, intimidatie, vernieling en diefstal.
1. Het college is inmiddels bekend met dit e-mailbericht omdat de fracties van CDA en SP dat snel hebben doorgestuurd. Welke mogelijkheden heeft het college om te kunnen optreden?
2. Welke bestemming is er voor dit pand? Ziet het college mogelijkheden om de overlast van kamerbewoning door gastarbeiders op grond van gebruik van het bestemmingsplan dat in strijd is met de regels tegen te gaan?

De fracties van CDA en SP hebben vernomen dat in sommige kamers door acht man wordt geslapen. De samenstelling van de groep wijzigt zich telkens. De maximale verblijfsduur van afzonderlijke personen is ongeveer twee weken.
3. Zijn deze gastarbeiders in het pand ingeschreven, of is er sprake van illegale bewoning?
4. Levert het met dermate veel mensen op één kamer slapen gevaren op voor de brandveiligheid van het pand? Zo ja, is dat een grondslag om de overlast tegen te gaan?
5. Welke mogelijkheden ziet het college op basis van de Woningwet?

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Ik dank de fracties voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Door middel van last onder dwangsom en/of een bestuurlijke boete kan het college optreden tegen situaties die in strijd zijn met bijvoorbeeld het bestemmingsplan, het bouwbesluit en de Woningwet. Om in dit geval tot handhaving over te gaan, zijn constateringen nodig van inspecteurs. Zodra wij een signaal binnenkrijgen, wordt direct gestart met de voorbereiding voor een integrale inspectie van het pand. Dat is al eerder gebeurd voor de Zamenhofdreef. Die vormt één geheel met de door de vragenstellers genoemde straat. Deze week is de heer Van Hooijdonk voor het pand aan de Zamenhofdreef een aanschrijving gezonden. Wij hebben daarin het voornemen geuit om viermaal last onder dwangsom op te leggen voor een totaalbedrag van € 140.000,00. Dat gaat over brandveiligheid, gebruik als logies, illegale bouw en overbewoning. Aan de Gloriantdreef is sprake van het hetzelfde laken een pak.

Niet alle klachten zijn direct door het college te handhaven, bijvoorbeeld vernieling, diefstal en intimidatie. Daarvoor moet men naar de politie of het huurteam toe. Ik verwijs voor recente antwoorden op de schriftelijke vragen 33/2016 van de VVD-fractie op dat punt.

Het antwoord op vraag 2. Het pand ligt in het bestemmingsplan Overvecht/Noordelijke Stadsrand en heeft bestemming Centrum. Wonen is toegestaan vanaf de eerste verdieping. Op grond van een in 2014 verleende omgevingsvergunning is kamerhuur toegestaan. Bewoning door gastarbeiders is op zichzelf niet verboden, maar dan moet er sprake zijn van een hoofdverblijf op de kamer of in de woning. Wanneer daarvan geen sprake is, merkt het college de situatie aan als illegaal verblijf op basis van logies - vergelijkbaar met de Zamenhofdreef waar wij een last onder dwangsom hebben aangekondigd - in een pension of hotel. In dat geval legt het college een last onder dwangsom op om de situatie te beëindigen.

Het antwoord op vraag 3. Volgens de basisregistratie Personen van de gemeente dateert de laatste inschrijving in dit pand van augustus 2016. De meeste personen die betrokken zijn bij de recente klachten lijken niet te zijn ingeschreven. Tijdens de inspectie zal dit punt nadrukkelijk worden gecontroleerd.

Het antwoord op vraag 4. Overbewoning kan gevaren opleveren in het kader van brandveiligheid en de gezondheid. Het Bouwbesluit 2012 biedt een grondslag om hiertegen handhavend op te treden. Deze grondslag heeft het college ook gebruikt bij de handhaving aan de Lomanlaan en de aanzegging van de Gloriantdreef.

Het antwoord op vraag 5. Artikel 1b van de Woningwet geeft de gemeente een aanschrijfbevoegdheid indien een bouwwerk strijdig met het bouwbesluit in stand wordt gehouden. Het college heeft beleidsregels opgesteld inzake bestuurlijke boete, beheer, overname en sluiting op grond van de Woningwet. Het college volgt het stappenplan van deze beleidsregel wanneer tijdens de inspecties overtredingen van artikel 1b van de Woningwet en het bouwbesluit aan het licht komen.

Op 12 januari a.s. vindt een nieuw overleg plaats met gemeenten die te maken hebben met bepaalde eigenaren en beheerders om de coördinatie op dit punt nogmaals te versterken.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! Wij maken ons zorgen over de activiteiten van deze malafide verhuurder. Deze man herhaalt zijn wanprestatie telkens opnieuw. Het is geen betrouwbare persoon. De studenten worden uitgebuit. Wanneer zal het college de zaak zodanig aanpakken dat er een definitieve oplossing komt? Desnoods wordt zijn vergunning ingetrokken, zodat hij in Utrecht deze dingen niet langer kan doen.

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Ik denk dat Utrecht op dit terrein het meest vergaande beleid heeft van alle gemeenten in Nederland. Wij zijn de eersten die deze huisbaas op grote schaal hebben aangepakt. Dat heeft ertoe geleid dat voor de Lomanlaan het contract met Mitros inmiddels is ontbonden. Dat is voor die locatie een definitieve oplossing. Sinds wij hiermee zijn begonnen, heeft de genoemde persoon op geen enkele plek in Utrecht een nieuw initiatief kunnen starten. Er is op dit moment vooral sprake van lik-op-stukbeleid. Ik denk dat € 140.000,00 voor de Zamenhofdreef pijn begint te doen. Wij pakken deze man consequent snoeihard aan op alle plekken waar overtredingen worden geconstateerd. Mij lijkt dat ook de heer Işik moet zeggen dat het best goed gaat.

De heer **DE VRIES** (GroenLinks): Voorzitter! De GroenLinks-fractie heeft op dit punt veel waardering voor de inzet van het college. Kan de wethouder aangeven of hij voldoende instrumenten in handen heeft om het soort vastgoedboeven als Marcel van Hooijdonk aan te pakken?

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Dat is een gewetensvraag. Wij beschikken over een aantal instrumenten. Een probleem dat zich haast altijd voordoet, is dat er sprake is van een rechtsstaat. Ook overtreders hebben recht op rechtsbescherming. Die kost tijd. Zij kunnen in beroep gaan. De rechtsgang kan jaren duren. Enerzijds is het belangrijk om dit soort praktijken aan te pakken, maar anderzijds respecteren wij het feit dat iedereen recht heeft op verdediging, ook in hoger beroep. Dat probleem doet zich in dit soort situaties altijd voor.

De heer **BRUSSAARD** (CDA): Voorzitter! Ik dank de wethouder voor zijn antwoorden. Ik merkte dat de wethouder de Zamenhofdreef en de Gloriantdreef door elkaar haalde. Heeft het college naar aanleiding van deze vragen inmiddels inspecteurs naar de Gloriantdreef gestuurd? De wethouder wijst vooral op de Zamenhofdreef. Dat is mooi, want die aanpak steunen wij. Deze vragen gaan echter over de Gloriantdreef. Wanneer verwacht de wethouder dat de inspecteurs constateren dat ook inzake de Gloriantdreef de gemeente de last onder dwangsom kan opleggen?

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Excuus. Ik heb mij kennelijk wat onduidelijk uitgedrukt. De Zamenhofdreef heb ik genoemd als voorbeeld van onze aanpak. Toen de melding over de Gloriantdreef bij de raad binnenkwam, kwam die ook bij mij binnen. Op dat moment is direct een gecoördineerde actie ingezet. Wij sturen nooit alleen een inspecteur, maar gaan altijd met een groep kijken. Wij hebben een integrale benadering. Dat zal volgende week gebeuren, in elk geval op korte termijn.

8. Vragen van mevrouw Oskam (PvdD) inzake vissensterfte Daalsesingel.

Mevrouw **OSKAM** (PvdD): Voorzitter! Wij hebben vandaag met twee bestuursadviseurs gesproken en hebben drie verschillende redenen van de vissensterfte gehoord. Wij willen daarover meer duidelijkheid hebben.

Op 17 november jl. vernam de PvdD-fractie via RTV Utrecht dat in de Daalsesingel tientallen dode vissen dreven. Via Twitter spraken wij de gemeente erop aan dat een woordvoerder op RTV Utrecht beweerde dat meeuwen deze vissen levend uit het water hebben geplukt. Dat vindt de PvdD-fractie niet aannemelijk. Ze snapt niet wat de woordvoerder bedoelt. Wij hebben het sterke vermoeden dat met het water iets aan de hand was of nog steeds is.

1. Is de echte oorzaak van de vissterfte inmiddels bekend en zo ja, wat is die?
2. Wordt naar de oorzaak van de vissterfte nader onderzoek gedaan?
3. Worden maatregelen genomen om te voorkomen dat in dit deel van de singel nog meer vissterfte optreedt?

Dinsdagavond 22 november jl. was op dezelfde locatie een penetrante riool- en vislucht waarneembaar. De PvdD-fractie vraagt zich af of de vissterfte verband houdt met de situatie op de genoemde dinsdagavond.

4. Is voor deze lucht een verklaring gevonden? Zijn daarover meer meldingen ingekomen?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

De vissterfte is veroorzaakt door het uitvallen van een pomp waardoor het zuurstofgehalte van het water voor de vissen te laag is geworden. Inmiddels is een nieuwe pomp geplaatst. Die brengt het zuurstofgehalte van het water terug op het oude niveau. De pomp is nodig omdat dit stuk van de Daalsesingel doodloopt. Daarom circuleert het water niet goed. Deze toestand duurt tot half 2019. Ook in het riool wordt het zuurstofgehalte op peil gehouden om stankoverlast te voorkomen.

Mevrouw **OSKAM** (PvdD): Voorzitter! 2019 klinkt erg ver weg. Worden nog meer maatregelen genomen?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! In 2019 is de Daalsesingel doorgetrokken. Dan is er sprake van een goede waterloop. Tot die tijd moet de pomp functioneren. Wij zullen daarop toezien.

9. Vragen van de heer Sienot (D66) inzake slimme meters, slim gebruiken.

De heer **SIENOT** (D66): Voorzitter! Sinds enige tijd hebben veel Utrechters een slimme meter. De energiebesparingskans van dit apparaat wordt helaas niet volledig benut, zoals blijkt uit een recent rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving. De slimme meter wordt namelijk pas echt slim als mensen daarmee meer inzicht in hun energieverbruik krijgen. Daarvoor is een energiemanager nodig, bijvoorbeeld een Toon van Eneco.

Landelijk is echter besloten om bij de invoering van slimme meters geen energiemanager meer te leveren. Consumenten moeten daarvoor bij de energieleverancier of in de winkel apart betalen. Zij weten dat vaak niet.

De D66-fractie vindt het belangrijk dat slimme meters echt slim worden gebruikt. Dat is zowel goed voor de portemonnee van Utrechters als voor het klimaat. De D66-fractie heeft daarom de volgende vragen:

1. Wat vindt het college van het rapport waaruit blijkt dat de energiebesparingskans van slimme meters nog niet volledig wordt benut?
2. Is het college bereid om Utrechters bewust te maken van de kostenbesparing die een energiemanager oplevert, bijvoorbeeld in samenwerking met de energieambassadeurs of via een gecombineerde actie van energieleveranciers en fabrikanten van displays waar de energiemanagers tegen sterk gereduceerd

tarief worden aangeboden?
3. Energiemanager Toon van Eneco werkt niet met stadsverwarming. Welke mogelijkheid ziet de wethouder voor huishoudens met stadswarmte om hun slimme meter slim te gebruiken? Is het college bereid om mensen met stadsverwarming hierover te informeren? Zo nee, waarom niet?

Het planbureau adviseert om naast de uitrol van de slimme meters te experimenteren met de inzet van energieverbruikmanagers, zoals in-homedisplays. Er zijn namelijk veel verschillende energiemanagers op de markt, maar die werken niet voor iedereen en in elke situatie even goed.
4. Ziet de wethouder mogelijkheden voor een dergelijk experiment in samenwerking met de energieleveranciers en inwoners?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen. Wij herkennen het beeld dat de effecten niet optimaal zijn. De netbeheerders worden klein gehouden. Zij mogen niet meer. Stedin, waarmee wij samenwerken, wil graag meer doen. Wij hebben met Stedin intensief contact om het moment waarop men achter de deur komt om over energie te praten maximaal te benutten. Wij kennen de uitrolplanning van Stedin. Wij stemmen de bewonersbijeenkomsten daarop af. De bewonersbijeenkomsten die wij al langere tijd organiseren, zijn in de vormgeving meer toegesneden op de slimme meter. Er wordt over de energiemanagers voorlichting gegeven. De energieambassadeurs zijn getraind. Stedin vertelt een toelichtend verhaal.

Wat wij met Stedin ook hebben kunnen afspreken - als eerste gemeente in het Stedin-gebied - is dat in Utrecht een specifieke brief wordt verstuurd. Daarin staat een verwijzing zodat mensen verder kunnen zoeken. Men is dat aan het uitproberen. Dat is heel prettig.

Bij de initiatieven die wijzelf nemen, is het van belang dat wij samen met Breda en Amsterdam in gesprek zijn met Economische Zaken over de vraag hoe wij meer uit de slimme meter kunnen halen. De heer Sienot vraagt naar de experimenten. Wij zitten daar aan tafel om te zien of wij onze rol wat kunnen oprekken. Ook in de sfeer van het lobbyen pleiten wij ervoor dat de netbeheerder meer ruimte krijgt. Wij doen met de slimme meter een massieve maatschappelijke investering. De netbeheerder krijgt meer ruimte om het rendement ervan groter te maken.

Er is een vraag gesteld over stadsverwarming. Het klopt dat daarvoor nog geen geschikte energieverbruiksmanagers zijn. Wij begrijpen dat Eneco daarmee bezig is. De gemeente ontwikkelt natuurlijk niet zelf een energieverbruikmanager, maar als het goed is, komt die er wel. Dat wil niet zeggen dat wij niet met mensen die stadsverwarming gebruiken de besparingen bekijken.

De heer **VAN EIJNDHOVEN** (VVD): Voorzitter! Een van de vragen gaat over reductie van het gereduceerde tarief voor energiemanagers. Wil de wethouder de lobby en de partijen bijeenbrengen, maar niet hard werken aan subsidiëring?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Dat was ik niet van plan. Er zijn allerlei verbruikmanagers. Er zijn ook gratis webapplicaties. Het gaat van gratis tot een paar honderd euro. Dat bestaat allemaal. Ik denk dat het belangrijk is om mensen er naartoe te leiden, te informeren en te verwijzen. De overzichten zijn er. Als het nuttig is om andere partijen te stimuleren, bijvoorbeeld Energie-U, om een actie op touw te zetten, dan kunnen wij daarbij helpen. Ik denk echter niet dat het de taak van de gemeente is om de hardware aan te bieden.

De heer **SIENOT** (D66): Voorzitter! Ik bedank de wethouder voor de antwoorden. Ik hoor dat er veel gebeurt. Ik zie dat er 52 energiemanagers zijn. Ik zie ook dat de mensen door de bomen het bos niet meer zien. Ziet de wethouder de kans om wat nadrukkelijker als gids op te treden, bijvoorbeeld online op de site van de gemeente?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Wat de beste link is, zullen wij nog moeten zien. Dit is wél het onderwerp waarover de extra informatie in de brief van Stedin gaat. Dat is ook het onderwerp waarop wij tijdens de bewonersavonden ingaan. Dan is de vraag hoe wij de mensen door het landschap van de energiemanagers leiden.

10. <u>Vragen van mevrouw Dibi (PvdA) over "Wees creatief om de woningnood op te lossen"</u>.

Mevrouw **DIBI** (PvdA): Voorzitter! Al verscheidene malen heeft de PvdA-fractie gevraagd om actie te ondernemen rondom het huisvesten van statushouders en jongeren die vanuit de maatschappelijke opvang uitstromen. Het standaardantwoord van het college is: "Wij zijn ermee bezig". Ondertussen zijn

wij alweer een jaar verder. Nog steeds is er geen concreet plan. De gemeente Utrecht onderneemt weinig actie. De gemeente Amsterdam is veel verder en actiever met creatieve vormen en samenwerkingsverbanden om de woningnood onder deze groepen op te lossen.

Waarom lukt het in Amsterdam wel en in Utrecht niet?

1. Klopt het dat op dit moment nog 300 statushouders in Utrecht moeten worden gehuisvest? Zo nee, om hoeveel gaat het dan wel? Zo ja, kan het college aangeven of zij voor het eind van het jaar deze mensen gehuisvest heeft? Zo nee, waarom niet en wat zijn de consequenties ervan?
2. Kent het college projecten zoals Riekerhaven waarmee Amsterdam bezig is?
3. Is het college het met de PvdA-fractie eens dat dit soort creatieve projecten alle steun verdienen om de woningnood voor een deel op te lossen? Zo nee, waarom niet?
4. Klopt het dat het college afspraken met de woningcorporaties heeft gemaakt om eerst alle locaties voor woningen aan hen voor te leggen? Zo ja, waarom heeft het college deze afspraak gemaakt? Is het bereid om af te zien van deze afspraken om sneller tot actie te kunnen overgaan, net als in Amsterdam? Zo nee, waarom niet?
5. Is het college bereid om zo spoedig mogelijk actie te ondernemen naar het voorbeeld van Amsterdam? Zo nee, waarom niet?

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. De totale taakstelling voor 2016 was het huisvesten van 858 statushouders. Er moeten in 2016 nog 330 statushouders worden gehuisvest. Voor de eerste helft van 2017 is de taakstelling 256 statushouders, dus aanmerkelijk minder dan in de voorafgaande periode. Onze inspanning is erop gericht om in de eerste helft van het komende jaar 450 statushouders te huisvesten, waarmee wij de taakstelling van 2016 hebben gerealiseerd.

Het antwoord op vraag 2. Jazeker, wij kennen de genoemde projecten. Socius heeft zijn eerste project in Utrecht gerealiseerd. Het is een Utrechtse organisatie. Dat is De Saffier in het voormalige verzorgingshuis Tolsteeg. Een ander project van Socius wordt gerealiseerd in Overvecht als onderdeel van het Plan Einstein. Dit zijn deels kluswoningen voor jongeren uit Overvecht in combinatie met een opvanglocatie voor vluchtelingen. Hierin staat samen wonen, samen werken en samen leren, juist met de buurtbewoners, centraal. Wij zijn erg blij dat Socius deze ervaringen ook in Amsterdam in praktijk kan brengen.

Het antwoord op vraag 3. Het college staat altijd open voor creatieve oplossingen, zeker als die uit de samenleving komen. Wij proberen "Utrecht maken we samen" op vele manieren samen met burgers te realiseren, bijvoorbeeld in de vorm van de projecten die ik zojuist heb genoemd.

Het antwoord op vraag 4. Nee, ik heb gehoopt dat de raad de brief over de prestatieafspraken die gisteren zijn getekend al heeft ontvangen. De bureaucratie kost helaas wat meer werk. De essentie is dat wij in februari op het verzoek van de raad, motie 23 uit 2016, hebben gezegd dat wij een groslijst moeten hebben om te kunnen inventariseren welke locaties geschikt zijn voor sociale woningbouw om de aantallen groter te maken. Dat is in belangrijke mate gelukt. Daarover wordt de raad geïnformeerd in de commissiebrief over de prestatieafspraken. Dat is nodig om daarmee het tempo van het toevoegen van sociale huurwoningen op te schroeven.

Het antwoord op vraag 5. Wij zijn daarmee volop bezig, bijvoorbeeld het project Overtuin in Leidsche Rijn. Ik heb dat vergeleken met Riekerhaven in Amsterdam. Ik wil mevrouw Dibi uitnodigen om te googelen op Riekerhaven Amsterdam. Dat is een mooie locatie op een bedrijventerrein naast de A10. Dat zijn in totaal 564 woningen van 23 m² voor € 510,00 per maand. Het project Overtuin is een mooie locatie langs het Amsterdam-Rijnkanaal, de voormalige Rode Doos. Dat zijn studio's van 21 m² voor € 455,00 per maand, in totaal 520 stuks. Het zijn sociale studio's voor een mix van doelgroepen met aandacht voor zaken als beheer, begeleiding en de opbouw van de community. Wij zijn met partijen in overleg om dergelijke concepten ook op andere locaties te realiseren.

Mevrouw **DIBI** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de wethouder voor zijn beantwoording. Dat afspraken zijn gemaakt met de woningbouwcorporaties en sociale verhuurders geloof ik allemaal. Ik krijg echter geen duidelijk antwoord op de vraag waarom het college gezien de wachtlijsten met bijvoorbeeld Socius niet nog meer afspraken kan maken om woningen te realiseren.

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! De lijst die ik noemde, is niet volledig. Socius zal waarschijnlijk het beheer doen van De Lichtkring. Socius beheert Ravellaan 96. Socius is in Utrecht megagroot. Socius doet het hartstikke goed. Ik ben daar erg blij mee. Ik ben blij dat Socius dit ook in Amsterdam kan doen. Het project Riekerhaven in Amsterdam lijkt als twee druppels water op ons project

Overtuin, maar ligt op een ongunstige locatie langs de A10 en de woningen kosten per maand € 50,00 meer dan die in Overtuin. Met alle respect voor Amsterdam, wij zullen graag bekijken of wij nog iets kunnen versnellen. Tijdelijke bouw en transformaties zijn interessant. Het belangrijkste is - wij delen dat met de PvdA-fractie - dat wij er zo snel mogelijk voor zorgen dat extra capaciteit wordt toegevoegd. Leest u de commissiebrief over de prestatieafspraken en verheugt u op het resultaat.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Het is 17.55 uur. Ik maak de commissie een compliment. Er zijn tien vragen beantwoord. Ik dank ook het college.

De voorzitter sluit daarop, aangezien niets meer aan de orde is, het vragenuur.

Gemeente Utrecht

2 0 1 6

NOTULEN VRAGENUUR

Vragenuur - 1 december 2016

Vragenuur, gehouden op donderdag 1 december 2016 te 17.00 uur.

Voorzitter: de heer A. van Waveren.

Aanwezig zijn de leden: Bos, Işik, Koelmans, Rajkowski, Scholten, Tielen, De Vries en Van Waveren.

Voorts zijn aanwezig: de fractiemedewerkers Inkelaar en Koppelaar.

Tevens is aanwezig: wethouder Everhardt.

Griffier: de heer F. Lith.

Opening van de vergadering.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Welkom bij het vragenuur van 1 december 2016. Blijkbaar doet iedereen sinterklaasinkopen, want er zijn slechts twee sets vragen ingekomen. De spelregels zijn bekend: twee minuten spreektijd voor de indiener en drie minuten voor de leden van het college.

1. Vragen van mevrouw Inkelaar (ChristenUnie) over onnodige drempels voor burgers.

Mevrouw **INKELAAR** (ChristenUnie): Voorzitter! Halverwege november verschenen de resultaten van het onderzoek 'Bereikbaarheid Gemeenten', voor het tweede jaar op rij uitgevoerd door Wij Verdienen Beter. Deze belangenorganisatie test de toegankelijkheid van gemeenten door hen een eenvoudige vraag voor te leggen. Dit jaar ging de vraag over de regels voor het kappen van een boom.

Utrecht scoort in het onderzoek niet erg goed. Zo werd de gestelde vraag niet binnen twee werkdagen beantwoord (overeenkomstig de e-mailgedragslijn voor overheden), vroeg de gemeente in haar formulier onnodige informatie en werd in het antwoord geen correcte aanhef gebruikt. Bovendien is op de gemeentelijke website geen e-mailadres te vinden. Dat maakt het voor burgers lastiger om met hun lokale overheid in contact te komen, aldus Wij Verdienen Beter.

De fractie van de ChristenUnie heeft de volgende vragen aan het college:

1. Is het college bekend met het onderzoek 'Bereikbaarheid Gemeenten' van Wij Verdienen Beter?
2. Kan het college aangeven hoe vaak wordt afgeweken van de e-mailgedragslijn voor overheden door gestelde vragen niet binnen twee dagen te beantwoorden?
3. In het gemeentelijke formulier wordt nu gevraagd naar geslacht (verplicht), adresgegevens (verplicht) en telefoonnummer. Is het college bereid om deze vragen van het formulier te verwijderen, of in ieder geval een antwoord hierop niet te verplichten?
4. Is het college bereid een neutrale aanhef in antwoorden te hanteren, indien het geslacht van de vraagsteller niet duidelijk of niet bekend is?
5. Is het college bereid om een e-mailadres op de gemeentelijke website op te nemen en zo de drempel om de gemeente te benaderen te verlagen?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen. De gemeente deelt de wens van de ChristenUnie-fractie om zo laagdrempelig mogelijk bereikbaar te zijn. Het college is bekend met het genoemde onderzoek.

De velden waarvan de vragensteller stelt dat ze verplicht zijn om in te vullen, zijn dat niet meer. Deze aanpassing is recent gebeurd. Het invullen van de velden op het reactieformulier voorzien van een sterretje blijft echter verplicht. Die betreffen voorletter, achternaam en e-mailadres. De overige velden zijn optioneel. Aan het verzoek van de vragensteller is in feite al voldaan. Hetzelfde geldt voor de vraag over de aanhef. De gemeente voert het beleid dat als geen helderheid bestaat over het geslacht, een

neutrale aanhef wordt gehanteerd. De reactietijd voor meldingen via het reactieformulier of per e-mail is vijf werkdagen. Dit wordt in de ontvangstbevestiging gecommuniceerd, maar tevens op de website bij "servicenormen". Deze termijn is conform de richtlijnen van het Kwaliteitsinstituut Informatie Nederlandse Gemeenten (KING). Uit het onderzoek blijkt dat de gemeente netjes binnen een week heeft geantwoord.

De keuze om een formulier te gebruiken voor het beantwoorden van vragen is bewust gemaakt. Het voordeel van een reactieformulier boven een centraal e-mailadres is dat door gebruik te maken van een reactieformulier wij het e-mailbericht meer gestructureerd binnenkrijgen en direct registratie in het zaaksysteem plaatsvindt. Daarmee zijn melding of reactie volgbaar. Wij vinden dat wij de burger daarmee beter helpen. Het reactieformulier is via de homepage goed vindbaar. Wij zullen dat niet opnieuw aanpassen.

De heer **DE VRIES** (GroenLinks): Voorzitter! De GroenLinks-fractie is blij dat gemeente vragen over het kappen van bomen zorgvuldig beantwoordt. Wij delen de intentie om te streven naar een zo rimpelloos mogelijke communicatie. Op Twitter worden regelmatig de klacht geuit dat de gemeente Utrecht het gebruik van de app BuitenBeter niet ondersteunt. Daarom is het lastiger voor burgers om meldingen over de openbare ruimte aan de gemeente door te geven.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Het is bekend dat deze wethouder niet deelneemt aan Twitter. De genoemde klachten heb ik niet gezien. Ik zal echter nagaan of de app BuitenBeter wordt ondersteund en hoe wij dat eventueel kunnen verbeteren. Ik kom daarop later terug.

Mevrouw **INKELAAR** (ChristenUnie): Voorzitter! Hartelijk dank voor het verwijderen van de adresgegevens en het geslacht.

2. <u>Vragen van de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) inzake de bieb in gevaar</u>.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! RTV Utrecht berichtte vanochtend dat de voorgenomen reorganisatieplannen van Bibliotheek Utrecht zijn gestrand. Het ontslag van medewerkers om ze in te ruilen voor vrijwilligers heeft geleid tot een juridisch conflict die uiteindelijk in hoger beroep is geslecht. De uitspraak is klip-en-klaar; de bibliotheek mag geen vaste werknemers ontslaan en hiervoor vrijwilligers inzetten. Directeur Van Vlimmeren heeft aangegeven dat hierdoor wellicht minder nieuwe activiteiten kunnen worden ontwikkeld door de bibliotheek.

Dit alles leidt bij de fractie van Stadsbelang Utrecht tot de volgende vragen.

1. Wat betekent dit voor de ontslagen of af te vloeien medewerkers, heeft dit tot gevolg dat een deel van hen weer in dienst moeten worden genomen? Heeft dit tot gevolg dat voorgenomen afvloeiing moet worden gestaakt? Zo ja, om hoeveel werknemers gaat het?
2. Heeft dit verbod tot gevolg dat de bibliotheek de aangegeven structurele personeelskostenreductie - zoals vermeld in de nauw sluitende meerjarenexploitatiebegroting - ernstig wordt aangetast? Kan het college inzicht geven in het financiële beslag?
3. Kan dit verbod tot gevolg hebben dat de bibliotheek minder opbrengsten kan realiseren vanuit de nieuwe activiteiten die zij zich heeft voorgenomen en waarop is geanticipeerd in de nauwsluitende meerjaren exploitatiebegroting?
4. Is het college het met de Stadsbelang Utrecht-fractie eens dat het stadsbestuur voor de bibliotheek geen extra subsidie zal bijplussen en dat de bibliotheek de oplossing moet zoeken in de eigen exploitatie?
5. Is het college het met de Stadsbelang Utrecht-fractie eens dat extra retailruimte (boekhandel) in de bibliotheek de exploitatie kan versterken?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. De uitspraak van het gerechtshof gaat alleen over de inzet van vrijwilligers. De rechter heeft al in een eerder stadium aangegeven dat de reorganisatie van de bibliotheek mag doorgaan. Uiteindelijk vloeien in het kader van die reorganisatie nu drie medewerkers af.

Het antwoord op vraag 2. De reorganisatie en afvloeiing van mensen gaat door. Het kan zijn dat het niet mogen inzetten van vrijwilligers consequenties heeft voor specifieke begrotingskosten. De bibliotheek voert met de FNV en de ondernemingsraad gesprekken over de mogelijkheden. Ons uitgangspunt is dat de oplossingen binnen de bestaande begroting moeten worden gerealiseerd.

Het antwoord op vraag 3. Vooralsnog gaan wij hiervan niet uit.

Het antwoord op vraag 4. Vooralsnog gaan wij ervan uit dat de bibliotheek oplossingen zoekt als er problemen zijn, maar binnen de bestaande begroting.
Het antwoord op vraag 5. De bibliotheek heeft opdracht gegeven om binnen de beschikbare vierkante meters een bibliotheekfunctie te beginnen.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! Kan de wethouder toezeggen dat er toezicht komt, zodat normale werknemers niet worden vervangen door vrijwilligers?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Er is een rechterlijke uitspraak gedaan waaraan de bibliotheek gevolg moet geven. Die opdracht is duidelijk. De bibliotheek moet dat doen.

Mevrouw **KOELMANS** (SP): Voorzitter! Het plan dat de bibliotheek de raad in het voorjaar heeft voorgelegd, was voor een deel gebaseerd op de inzet van 100 vrijwilligers. Ik verwacht van de bibliotheek een nieuw plan. Wanneer kunnen wij dat verwachten?
Mijn tweede vraag is hoeveel vrijwilligers …

De **VOORZITTER**: U kunt slechts één aanvullende vraag stellen. Dat is de afspraak.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Over dat plan wordt door de bibliotheek nagedacht, ook in overleg met de FNV en de ondernemingsraad. Wij gaan ervan uit dat de oplossing binnen de bestaande begroting wordt gevonden.

De heer **KOPPELAAR** (Student & Starter): Voorzitter! Hoeveel vrijwilligers worden nu al ingezet, en in welke functies?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Ik moet de heer Koppelaar het antwoord op deze vraag schuldig blijven. Wij moeten dat opzoeken. Als ik de vrijheid krijg om dat bij de bibliotheek te vragen, kom ik daarmee bij de raad terug. Ik kan daaraan echter geen termijn koppelen.

De heer **DE VRIES** (GroenLinks): Voorzitter! Het is fijn dat de wethouder met deze informatie bij de raad terugkomt. De inzet van vrijwilligers is een belangrijke onderbouwing van de plannen voor de bibliotheek. Er zijn honderden vrijwilligers bij betrokken. Het is fijn als de wethouder kan ingaan op de dienstverlening van de bibliotheek.
Wij hebben een e-mailbericht ontvangen van een betrokken, maar bezorgd familielid van een ontslagen medewerker van de bibliotheek. Deze persoon geeft aan dat de bibliotheek nauwelijks bijdraagt aan het vinden van een nieuwe baan voor de ontslagen medewerker. Kan de wethouder, als hij de raad toch al informeert, de raad ook informeren over de wijze waarop ontslagen medewerkers van de bibliotheek aan werk worden geholpen?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Wij zullen bij de bibliotheek navragen hoe ze daarmee omgaat. Het is aan de bibliotheek om dat goed te organiseren.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Net als mijn collega's heb ook ik behoefte aan duidelijkheid over de inzet van vrijwilligers en over de activiteiten die niet zullen kunnen worden uitgevoerd nadat de meerjaren exploitatiebegroting opnieuw is uitgerekend. Het is een belangrijk dossier. Wij wachten allemaal op zekerheid daarover. Dat de exploitatiebegroting nauwsluitend is, is zeker. Wij moeten alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat de bibliotheek een goede basis heeft. Kan ik van de wethouder de toezegging krijgen dat hij hierop terugkomt?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Eerst is de bibliotheek aan zet. Onze inzet is dat alles binnen de bestaande begroting plaatsvindt. Mochten vanuit de bibliotheek signalen komen, dan worden die de raad pro-actief meegedeeld.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Wij zijn gekomen aan het einde van de vergadering.

De voorzitter sluit hierna, aangezien niets meer aan de orde is, het vragenuur.

Gemeente Utrecht

2 0 1 6

NOTULEN VRAGENUUR

Vragenuur - 8 december 2016

Vragenuur, gehouden op donderdag 8 december 2016 te 17.00 uur.

Voorzitter: de heer A. van Schie.

Aanwezig zijn de leden: Van Corler, Van Eijndhoven, Eggermont, Van Esch, Freytag, Gilissen, Haage, Knip, Koning, Van Ooijen, Podt, Post, Rajkovski, Van Schie, Schilderman, Sienot, Te Ronde, Tielen, Uringa, De Vries, Weistra en Van Waveren.

Tevens zijn aanwezig: burgemeester Van Zanen, alsmede de wethouders Everhardt, Van Hooijdonk en Geldof.

Griffier: de heer F. Lith.

Opening van de vergadering.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Wij starten met het vragenuur. Voor het eerst beginnen wij niet om 17.00 uur, maar enkele minuten later. Er zijn vijf sets vragen ingekomen.

1. Vragen van de heer Van Waveren (CDA) inzake de "Ontsluiting Hogeweide".

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Sinds afgelopen maandag is de Stadsbaantunnel tijdelijk gesloten. Bewoners van Hoge Weide klagen over de grote omweg die zij moeten maken om van hun wijk naar de Gele Brug te gaan.

Een praktische oplossing zou zijn om de Grauwaartsingel tijdelijk open te stellen. Het verbaast de CDA-fractie dat die maatregel niet eerder is genomen en dat in plaats daarvan een toeristische route via Langerak en Het Zand wordt aanbevolen. Dat is niet alleen onhandig voor bewoners van Hoge Weide, maar zorgt ook voor druk op omliggende wegen en vergroot het aantal autokilometers door de stad.

1. Heeft het college overwogen om de Grauwaartsingel tijdelijk open te stellen? Zo nee, is het college daartoe alsnog bereid? Zo nee, waarom niet?

In meer algemene zin begrijpt de CDA-fractie dat wijkbewoners niet tevreden zijn over het verkeersplan zoals dat voor de wijk is ontworpen. Wanneer zij naar noordelijke of westelijke delen van Utrecht willen gaan, moeten zij via de drukke Stadsbaantunnel en onder het spoor door of door Oog-in-Al trekken. Beide routes zijn niet ideaal en niet wenselijk.

2. Deelt het college de mening van de CDA-fractie dat deze extra kilometers onwenselijk zijn?
3. Deelt het college de mening van de CDA-fractie dat de Grauwaartsingel niet direct een groot risico op sluipverkeer oplevert wanneer deze (deels) wordt opengesteld voor verkeer uit Hoge Weide?
4. Is het college bereid om te onderzoeken of het mogelijk is Hoge Weide alsnog via de Grauwaartsingel te ontsluiten, desnoods met snelheidsremmende maatregelen of beperkingen voor bestemmingsverkeer en/of voor bepaalde delen van de dag? Zo nee, waarom niet?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Ja, dat is overwogen. Er zijn echter verscheidene redenen om daarvoor niet te kiezen. Een tijdelijke route via de Laurierweg kan niet, omdat in deze periode ter hoogte van de voormalige rotonde Laurierweg/Gauwaartsingel wordt gewerkt aan het wegdek van de busbaan en aan fietsroutes ten behoeve van het in aanbouw zijnde schoolgebouw. Een tijdelijke openstelling is dus niet mogelijk. Daarnaast heeft de Stadsbaantunnel vaste omleidingsroutes die zijn vastgesteld in een breed gremium van onder andere hulpdiensten, Bureau Bereikbaarheid Utrecht, het Regionaal Tactisch Team Rijkswaterstaat en Qbuzz. Het zijn omleidingsroutes waarvan wij zeker weten dat ze voldoende capaciteit hebben voor het verkeer dat anders van de Stadsbaanstunnel gebruikmaakt. Vandaar dat er gedurende de

twee weken dat wij de Stadsbaanstunnel hebben moeten sluiten sprake is van een wat langere omleidingsroute.

Het antwoord op vraag 2. De Stadsbaan en de Stadsbaantunnel zijn voor de oostelijke stadswijken in Leidsche Rijn, waaronder Hoge Weide, een goede en directe hoofdontsluiting naar de Ring Utrecht en overige wijken in de stad. Zoals het door de raad vastgestelde verkeersplan "Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen" en het eerder vastgestelde "Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar" beoogt het beleid dat autoverkeer tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad zo lang mogelijk gebruikmaakt van de ring. Wij delen de mening van de CDA-fractie niet.

Het antwoord op vraag 3. Nee, het college deelt die mening niet. Conform eerdere besluitvorming is bewust gekozen voor de huidige opzet. Een openstelling van de Grauwaartsingel ter hoogte van de Laurierweg is niet nodig. In de normale situatie - als de Stadsbaantunnel niet is gesloten - is er een directe ontsluiting via de Stadsbaan en de Stadsbaantunnel. De openstelling van de Grauwaartsingel ter hoogte van Laurierweg leidt tot veel sluipverkeer. Aan de Grauwaartsingel staan veel woningen. Er komen nog een winkelcentrum en een busbaan bij. Dat zou tot barrières leiden.

Het antwoord op vraag 4. Nee, het college is niet bereid om dat te onderzoeken. Maandag 12 december a.s. zullen wij de buurtbewoners over de gemaakte keuzen informeren. De huidige situatie duurt twee weken. Daarna is de Stadsbaantunnel weer open.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Het college is niet bereid om dit probleem te onderzoeken. Hoe gaat het college om met de signalen over de gebrekkige bereikbaarheid die uit de wijk komen? Is het college bereid om de ogen en oren open te houden voor burgers die zich zorgen maken over een wellicht gemaakte fout bij het ontwerpen van de wijk en om daarop serieus in te gaan?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! De bijeenkomst op maandag 12 december a.s. biedt wijkbewoners de gelegenheid om vragen te stellen over de eerder gemaakte keuzen. Wij luisteren altijd naar wijkbewoners als zij zinnige opmerkingen maken. Er zijn echter bepaalde keuzen gemaakt. Die moeten in acht worden genomen. Deze bijeenkomst lijkt ons van belang te zijn.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Ik kan mij de tijd herinneren dat de wethouder zei dat sluipverkeer niet bestaat en dat sluipverkeer eenvoudig ander bestemmingsverkeer is.

De wethouder spreekt over een bijeenkomst van wijkbewoners. Is het college bereid om daar open heen te gaan met de bedoeling dat de nieuwe wijkbewoners zelf het beste kunnen beoordelen wat sluipverkeer en acceptabel rijgedrag is, wat de balans is tussen de eigen bereikbaarheid en sluipverkeer en hoe men daarmee wil omgaan?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Wij zullen de keuzen vooral uitleggen aan de bewoners van Hoge Weide. Ook de Grauwaartsingel zal binnenkort veel bewoners kennen. Die wonen er nog niet. Het is van belang dat ook zij bij het beleid worden betrokken. De bijeenkomst van maandag a.s. is georganiseerd omdat onder de bevolking veel vragen leven. De wijk is nieuw. De bouw gaat hard. Wij zijn daarmee heel blij. Dat is er de reden van dat wij denken dat het goed is om de bewoners op de hoogte te brengen van de keuzen en de achtergronden ervan.

Er is sprake van stadsbreed verkeersbeleid. Men vraagt zich af waarom de tunnel niet open is. Het verhaal erachter willen wij de mensen goed meegeven. Wij willen ook vertellen wat de mogelijkheden zijn van de Stadsbaantunnel. Als die open is, is men in no time op de ring. Dat willen wij de mensen goed meegeven.

2. <u>Vragen van mevrouw Tielen (VVD) inzake gelijk speelveld voor re-integratie ten behoeve van arrangement 3</u>.

Mevrouw **TIELEN** (VVD): Voorzitter! De Telegraaf berichtte vanochtend, 8 december 2016, in een artikel met als titel "Uit de bijstand kost kapitalen", over een tweejarig project dat de gemeente Utrecht aan een re-integratiebureau heeft gegund om 25 bijstandsgerechtigden uit arrangement 3 duurzaam uit de bijstand te begeleiden. De kosten van dit project bedragen € 400.000,00.

De VVD-fractie steunt de ambitie om in Utrecht de laagste werkloosheid in Nederland te bereiken en is tevens groot voorstander van het activeren van bijstandsgerechtigden om betaald werk te gaan doen. De VVD-fractie is echter bezorgd over de perspectieven op uitstroom uit de bijstand van de meer dan 8.000 bijstandsgerechtigden die nu als arrangement 3 en 4 zijn gelabeld.

Dit project roept bij ons de volgende vragen op:

1. Is het college bekend met het artikel in De Telegraaf? Kloppen de cijfers die in het artikel worden genoemd?
2. Heeft het college de garantie dat dit project leidt tot 25 personen die voor € 400.000,00 duurzaam uit de bijstand stromen? Zo niet, hoe groot is het verwachte slagingspercentage dan wél?
3. Is het college zich ervan bewust dat bij het volledig slagen van het project minder dan € 400.000,00 wordt bespaard, namelijk slechts € 375.000,00?

Informatie die afkomstig is van diverse typen aanbieders van re-integratie en begeleiding toont aan dat bij andere partijen begeleiding naar werk effectief (met zeer hoge duurzame uitstroompercentages) en efficiënter (voor nog niet de helft van de € 8.000,00 per uitgestroomde kandidaat) mogelijk is.

4. Kan het college garanderen dat bij dergelijke projecten de aanbieders een gelijk speelveld wordt geboden? Zo ja, hoe? Zo nee, hoe zal het college daarvoor zorgen?

Daarnaast begrijpen wij van diverse werkgevers met vacatures voor mensen in de bijstand in arrangement 3 dat de gemeente nauwelijks kandidaten levert, terwijl voor werkgevers de rode loper wordt uitgelegd.

5. Beschikt het college over de al eerder toegezegde evaluatie van het werkgeversservicepunt onder werkgevers? Wanneer zal de raad die krijgen?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen. Het college is bekend met het artikel waarop de VVD-fractie wijst. De in het artikel genoemde cijfers kloppen. Er wordt echter niet vermeld dat er sprake is van een resultaatsfinanciering. Bij een dienstverband van drie maanden ontvangt Stimulans een eerste fee van € 2.000,00. Dat kan bij een dienstverband van 18 maanden oplopen tot € 8.000,00 per kandidaat. Het college heeft geen garantie dat dit leidt tot 25 duurzaam uitgestoomde mensen. Het is dienstverlening op basis van resultaat. In tegenstelling tot reguliere re-integratie-contracten ontvangt Stimulans geen vergoeding voor de dienstverlening wanneer de kandidaat niet uitstroomt naar werk. Het bedrag van € 400.000,00 is het maximale bedrag over twee jaar. Een gemiddelde uitkering kost € 15.000,00 per jaar. De besparing op de uitkering wanneer 25 deelnemers achttien maanden werken, is om en nabij € 480.000,00. De dienstverlening is ingekocht conform het Utrechtse inkoopbeleid. Dit is één voorbeeld van de manier waarop wij werkzoekenden aan een baan helpen. Er zijn verschillende manieren waarop wij met werkgevers en sociale ondernemers samenwerken bij het realiseren van onze doelstellingen. Over de evaluatie van het werkgeversservicepunt is de raad geïnformeerd in de dashboardbrief Werk en Inkomen van het eerste kwartaal van 2016 uit de maand mei.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! In de stukken zag ik staan dat op de aanbesteding maar één reactie is gekomen. Heeft dat aantal het college verbaasd? Dat aantal kan de indruk wekken dat niet goed is gecommuniceerd en dat wij niet de beste waar voor ons geld krijgen.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Wij hadden gehoopt dat meer mensen deze uitdaging zouden oppakken. Omdat er sprake is van een resultaatsfinanciering zijn blijkbaar niet veel partijen geïnteresseerd. Men durft de handschoen niet op te pakken. Als deze uitvraag een goed resultaat heeft, zullen wij de koek ook bij anderen neerleggen. Men moet zich echter wél melden. Als het aan de voorlichting ligt, kunnen wij altijd een tandje scherper zijn.

3. <u>Vragen van de heer De Vries (GroenLinks) over de aanval op een journalist door een extreemrechtse demonstrant</u>.

De heer **DE VRIES** (GroenLinks): Voorzitter! Op zaterdag 26 november jl. vonden rond de Jaarbeurs twee demonstraties plaats. In de sociale media circuleert een filmpje waarin te zien is hoe een journalist/fotograaf wordt aangevallen en zijn werk onmogelijk wordt gemaakt wordt door een, naar verluidt, extreemrechtse demonstrant. Daarnaast worden bedreigingen en racistische uitingen aan het adres van de demonstranten gemeld. De GroenLinks-fractie heeft hierover de volgende vragen:

1. Zijn de demonstraties vooraf aan de gemeente gemeld? Indien niet, hoe is hiermee omgegaan?
2. Herkent de burgemeester de berichtgeving dat van extreemrechtse zijde bedreigingen en racistische uitingen zijn gebezigd? Is hiertegen opgetreden? Indien niet, waarom niet?
3. Is de burgemeester bekend met het plegen van fysiek geweld door extreemrechtse demonstranten waardoor een journalist het werken onmogelijk is gemaakt? Heeft dit tot vervolging geleid? Indien niet, waarom niet?

4. Op foto's is te zien dat de extreemrechtse demonstranten gezichtsbedekkende kleding droegen. Is daartegen door de aanwezige politie opgetreden? Indien niet, waarom niet?

De heer **VAN ZANEN** (burgemeester): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. De demonstratie tegen Zwarte Piet onder de naam "Omroep Max NCRV Zeg NEE tegen ZP!" was aangekondigd op Facebook. Daarop heeft de gemeente actief contact gezocht met de organisatoren. Dat heeft ertoe geleid dat op donderdag 24 november jl. door de organisatie een mondelinge kennisgeving van de demonstratie is gedaan. Er zijn vóór zaterdag 26 november jl. geen andere kennisgevingen gedaan. In de voorbereiding van de demonstratie is bij de planvorming van politie, gemeente en OM rekening gehouden met de komst van mensen die op Zwarte Piet een andere visie hebben en de mogelijke andere gevolgen hiervan voor de openbare orde.

Het antwoord op vraag 2. Uitgangspunt voor gemeente, politie en OM bij demonstraties is om maximaal ruimte te bieden aan het recht op vrijheid van meningsuiting zoals dat ook in de Wet openbare manifestaties is verwoord, waarbij het plegen van strafbare feiten altijd leidt tot politieoptreden. Op zaterdag 26 november jl. zijn ter plaatse door de politie geen strafbare uitingen geconstateerd. Indien nieuwe feiten boven water komen, zal de politie alsnog onderzoek doen.

Het antwoord op vraag 3. Ja. De politie heeft ter plaatse de aangifte opgenomen. De verdachte is gehoord. Het politieonderzoek bevindt zich momenteel in een afrondend stadium. Daarna zal het ter beoordeling in handen worden gesteld van het OM.

Het antwoord op vraag 4. De politie heeft niet opgetreden tegen gezichtbedekkende kleding omdat daarvoor geen grond is. Bij een demonstratie is het mogelijk om in het kader van het voorkómen van wanordelijkheden voor de gezondheid en verkeer beperkingen of voorschriften stellen aan een demonstratie. Voor de demonstratie tegen "Omroep Max NCRV Zeg NEE tegen ZP!" zijn geen voorschriften gesteld op het gebied van gezichtsbedekkende kleding.

4. Vragen van mevrouw Van Esch (PvdD) inzake ja-ja stickers in 2017.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Gisteren werd bekend dat het college in Amsterdam voorstelt om vanaf 1 juni 2017 het systeem om met brievenbus-stickers aan te geven of men wel of geen reclamefolders en huis-aan-huisbladen wil ontvangen, om te draaien. In plaats van een sticker te plakken wanneer men geen folders wil ontvangen, geven Amsterdammers vanaf juni 2017 met een sticker op de brievenbus aan dat ze wél folders willen ontvangen.

In de commissiebrief over dit onderwerp gaf het college aan de ontwikkelingen in Amsterdam af te wachten voordat het verdere uitvoering geeft aan motie 137 om met een plan van aanpak te komen voor de invoering van dit systeem in Utrecht. Daarom heeft onze fractie de volgende vragen aan het college:
1. Bent u bekend met het nieuws uit Amsterdam?
2. Gaat u nu verder met het uitvoeren van motie 137? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
3. Kan gezien de ontwikkelingen in Amsterdam ook Utrecht volgend jaar het opt-in systeem voor reclamefolders invoeren? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Veel dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Wij zijn bekend met het gegeven dat Amsterdam gisteren heeft bekendgemaakt.

Het antwoord op vraag 2. Zoals ik in mijn brief van begin november 2016 heb aangegeven, onderzoek ik de mogelijkheden voor een opt-in systeem voor ongeadresseerd reclamedrukwerk. Amsterdam heeft met dit besluit aangegeven dat systeem per 1 juni a.s. in te voeren. De kanttekeningen die ik in mijn brief van een maand geleden heb opgenomen over de juridische en praktische consequenties blijven echter onbeantwoord. Ik heb in de brief ook de juridische consequenties genoemd die behelzen dat ook de branche tegen het in Amsterdam genomen besluit beroep kan aantekenen. Ik heb in mijn brief nog meer punten genoemd. Het proces in Amsterdam kan hierin echter inzicht geven. Ik heb in mijn brief hetzelfde aangegeven. Wij volgen het proces in Amsterdam nauwgezet om te zien wat de mogelijkheden voor Utrecht zijn.

Het antwoord op vraag 3. Het besluit biedt in eerste instantie nog geen antwoord op een aantal kanttekeningen die ik in de brief heb weergegeven, maar wij zullen uiteraard goed volgen wat in Amsterdam gebeurt en wat de branche in Amsterdam doet. Wij zullen zien of juridische stappen worden gezet en wat daar uitkomt zodat meer duidelijk wordt over de mogelijkheden van het systeem. Medio 2017 zullen wij de raad daarover informeren. Wij zullen toelichten wat wel en niet mogelijk is.

De heer **SIENOT** (D66): Voorzitter! Is de wethouder al in gesprek met marktpartijen over een eventuele introductie van de ja-jasticker? Kan dat gesprek worden meegenomen in de berichtgeving vanaf maart 2017?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Ik heb op dit moment niet paraat of wij met marktpartijen in gesprek zijn. Ik zal dat nakijken. In de informatie die ik voor medio 2017 per brief heb toegezegd, zullen wij dit punt meenemen. Wij hebben ook de ervaring in Amsterdam om te zien hoe de marktpartijen ermee omgaan. Vanuit het mkb wordt aangegeven dat het ongeadresseerde reclamedrukwerk een manier is om omzet te genereren. De medaille heeft veel kanten.

De heer **WEISTRA** (GroenLinks): Voorzitter! De wethouder zegt dat hij wil afwachten om te zien wat in Amsterdam gebeurt. De GroenLinks-fractie vraagt zich echter af waarom de wethouder zich niet bij het initiatief in Amsterdam aansluit om meer vaart te kunnen maken.

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Ik wijs in de brief van 7 november jl. op een aantal juridische bezwaren en ook op het feit dat men in Amsterdam, waar het besluit al is genomen, kan zien wat dat betekent. Het goed is dat men bekijkt of de ervaring die men opdoet juridisch houdbaar is. Wij moeten dat afwachten. Landelijk is gekozen voor zelfregulering door de branche met ja-ja, ja-nee en nee-nee stickers die men op de brievenbus kan plakken. Het lijkt mij goed om te bekijken hoe dat in Amsterdam gaat.

Mevrouw **FREYTAG**: (Student & Starter): Voorzitter! Ik ga ervan uit dat in Amsterdam dezelfde juridische regels gelden als in Utrecht en dat door ambtenaren wordt nagedacht over de gevolgen van het systeem. Is de wethouder bereid om met Amsterdam contact op te nemen en om ons vóór half 2017 te laten weten hoe Amsterdam denkt over de bezwaren?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! In mijn brief heb ik aangegeven dat in Amsterdam andere regels gelden dan in Utrecht. De APV bevat andere teksten, zoals dat het verbod niet geldt voor het huis-aan-huis verspreiden of het aan huis bezorgen van gedrukte of geschreven stukken en afbeeldingen. Dat staat op dit moment in het Utrechtse reglement. Ik zal bij het beleid uiteraard betrekken hoe men in Amsterdam de zaken aanpakt. Ik heb dat in de brief toegezegd. Ik kan de raad daarover half 2017 informeren.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Door de raad is een motie aangenomen die oproept om dit systeem in Utrecht te onderzoeken. Is de wethouder bereid om, als de APV moet worden gewijzigd, de raad daarover een voorstel te doen? Het is net of de raad nu erg lang aan het wachten is.

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Zoals ik in de brief heb aangegeven, zullen wij alle mogelijkheden bekijken. Als het voorstel de vraag inhoudt dat wij het systeem in Utrecht kunnen invoeren, moeten wij de APV veranderen. De raad stelt de APV vast. In de brief heb ik aangegeven dat wij de raad daarover medio 2017 kunnen informeren. Ik ben blij dat men in Amsterdam het besluit al heeft genomen, want daarmee gaat het balletje rollen, waardoor wij informatie kunnen inwinnen, ook over de juridische consequenties. Die liggen buiten de APV.

5. <u>Vragen van de heer Eggermont (SP) over openbaar vervoer in de zuidelijke binnenstad tot juli 2017</u>.

De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! Vanaf 21 november jl. zijn, vanwege de herinrichting van het Domplein, de haltes Domplein, Hamburgerstraat, Catharijne Convent en Universiteitsmuseum opgeheven. Buslijn 2 rijdt tot en met 2 juli a.s. letterlijk niet meer door de binnenstad, maar alleen om de binnenstad heen, over de Maliesingel.

Hierover heeft de wijkraad in haar advies van 7 juli jl. de noodklok geluid vanwege de onacceptabele situatie die door dit opheffen van bushaltes voor een behoorlijk lange periode ontstaat.

1. Vindt het college de gekozen omleiding acceptabel voor de bewoners in de zuidelijke binnenstad? Zo ja, waarom?
2. Heeft het college contact gehad met de provincie en/of U-OV over de gekozen omleidingsroute en de keuze om geen alternatief in de vorm van een pendelbusje voor de genoemde opgeheven haltes in te stellen?

3. Is het college bereid om in overleg te treden met U-OV en/of de provincie om met een betere oplossing te komen voor de ontsluiting van de zuidelijke Binnenstad tot aan de zomervakantie 2017, bijvoorbeeld door het tijdelijk doortrekken van Lijn 14?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Dit is geen best verhaal. De wijkraad heeft destijds alleen geadviseerd over de omleiding die het gevolg was van de werkzaamheden in het Stationsgebied. Ik ben daarover destijds geïnformeerd - ik meen de raad ook. De informatie is later terechtgekomen in het Vervoerplan. Wat daarin niet is gebeurd - dat komt omdat de aanbesteding en de aankondiging van de werkzaamheden van het Domplein later zijn gekomen - is het verbinden en combineren met de andere noodzakelijke omleiding vanwege het Domplein. Het op elkaar afstemmen van beide omleidingen is niet goed gebeurd. Het college is het met de heer Eggermont eens dat een en ander onacceptabele loopafstanden voor een deel van de binnenstad oplevert. Wij vinden dat dit geen acceptabel niveau van bediening is.

Het antwoord op vraag 2. Ja. Wij hebben over omleidingen, werkzaamheden en vervoerplannen altijd contact. Dat dit contact er was, is naar voren gekomen tijdens het overleg met belanghebbenden. Zij ondervinden daar last van. Dat gegeven heeft het overleg tot stand gebracht tussen de provincie, Bus en Tram in de Regio Utrecht (U-OV) en de gemeente. Er wordt naarstig gezocht naar een alternatief. Dat kan op verschillende vlakken liggen. In de binnenstad zijn allerlei lengtebeperkingen. Er zijn allerlei beperkingen aan routes en materieel. Er wordt echter gezocht naar een alternatief voor de binnenstad.

Het antwoord op vraag 3. Wij voeren goed overleg. Ik hoop dat wij hierover goed nieuws kunnen brengen.

De heer **POST** (PvdA): Voorzitter! Zijn pendelbusjes een optie? Pendelbusjes zijn vaak qua omvang beperkt. Die lijken mij voor deze situatie een prima oplossing te zijn. Wanneer kunnen wij een oplossing verwachten?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Ik kan niet zeggen wanneer wij een oplossing kunnen verwachten. Wij hebben nog geen oplossing, dus weten wij niet hoe lang het duurt voor wij die hebben. Er wordt frequent over overlegd, ook maandag weer. Een aantal routes is niet beschikbaar, ook niet met een pendelbusje. Ik heb een lijst gezien van mogelijke oplossingen. Het pendelbusje staat erop. Systematisch wordt afgevinkt wat niet kan. Ik hoop dat wij de raad hierover snel kunnen berichten.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! In hoeverre worden belanghebbenden, zoals het Bartholomeus Gasthuis, betrokken bij het zoeken naar een oplossing?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Met het Bartholomeus Gasthuis is intensief contact. Dat heeft elke week een update gekregen van de alternatieven die worden bekeken. Het contact is intensief.

De heer **TE RONDE** (D66): Voorzitter! Ik weet dat er momenteel een elektrische bus rijdt. Kan bij het overleg een emissievrije variant worden betrokken?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Wat wij kunnen inzetten, is beperkt, zeker omdat het over het komende halfjaar gaat. Wij zoeken een oplossing die snel voorhanden is. Mijn ervaring met elektrisch vervoer is dat er dan beperkingen zijn aan de infrastructuur en het kunnen laden van de bus. Dat is een van de overwegingen geweest bij een eerdere omleiding van lijn 2. De actieradius in combinatie met laadtijd en dienstregeling is beperkt.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik heb begrepen dat men in Amsterdam nog een paar bierfietsen over heeft.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Hopelijk wordt de situatie snel opgelost. Bij wie ligt de verantwoordelijkheid voor het oplossen en het voorkómen van dit soort problemen? Voor wie zijn de kosten van de tijdelijke oplossing?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Normaal gesproken zijn omleidingen voor rekening van de vervoerder. Het is echter een zaak van goed communiceren. Het zijn onze

werkzaamheden. In bijna alle gevallen gaat het goed. Wat ons in dit geval parten heeft gespeeld, is dat het enerzijds is opgevat als een reguliere verandering van een dienstregeling in een vervoerplan en anderzijds als een normale omleiding bij werkzaamheden. Deze werkzaamheden duren vrij lang. Dat is de reden waarom deze zaken niet goed op elkaar zijn aangesloten. Wij voeren echter veel overleg. Dit soort dingen wordt normaal gesproken altijd goed opgelost. Ten behoeve van de volgende hinderplanning hebben wij de bus veel nauwkeuriger dan anders bekeken. Wij hebben bekeken wat de impact op de andere buslijnen is en wat wij daaraan kunnen doen. Wij hebben bekeken of wij dat punt bij de aanbesteding kunnen meenemen. Volgens mij zetten wij goede stappen, maar toch is er één tussendoor geschoten.

De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! Ik vind het jammer dat in de beantwoording van de wethouder geen tijdslimiet wordt genoemd.

Lijn 14 rijdt op dit moment al. Die heeft nog steeds ruimte in de dienstregeling. Lijn 14 heeft aan een van beide kanten een langere haltering. Kan die niet worden doorgetrokken? Daarmee kan een oplossing worden gevonden.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Ik zal ervoor zorgen dat die in het rijtje af te wegen oplossingen wordt opgenomen. Als het gemakkelijk zou zijn geweest, hadden wij dat allang gedaan. Wij zullen erop terugkomen.

De voorzitter sluit hierna, aangezien niets meer aan de orde is, het vragenuur.

Voorstel van het Presidium

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Presidium
Kenmerk	
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	
Geheim	Nee

Burgerinitiatief Elke dag verdient een Nacht van de Nacht

Het presidium stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 vast te stellen dat het burgerinitiatief "Elke dag verdient een Nacht van de Nacht" voldoet aan de ontvankelijkheidscriteria van de Verordening op het burgerinitiatief gemeente Utrecht

2 het college van burgemeester en wethouders te verzoeken voor 1 februari 2017 een advies uit te brengen over het burgerinitiatief "Elke dag verdient een Nacht van de Nacht".

Het presidium,

De griffier,	De voorzitter het Presidium,
mr. M. van Hall	mevrouw J. Ferket MA

Gemeente Utrecht

Bijlage:
Bijlage: Burgerinitiatief "Elke dag verdient een Nacht van de Nacht

Gemeente Utrecht

Context

De Verordening op het burgerinitiatief gemeente Utrecht (raadsbesluit 14 januari 2016) biedt burgers de mogelijkheid om een burgerinitiatief in te dienen bij de gemeenteraad. De doelstelling van de verordening is de participatie en betrokkenheid van de ingezetenen van Utrecht te vergroten en de ingezeten de mogelijkheid te bieden om direct invloed uit te oefenen op de politieke agenda.

Voorafgaande aan de raadsvergadering van 27 oktober 2016 is door de heer Bosma het burgerinitiatief "Elke dag verdient een Nacht van de Nacht" ingediend. Het burgerinitiatief kan worden aangemerkt als een voorstel aan de gemeenteraad. Het voorstel behelst een oproep aan de gemeente Utrecht om het bestaande beleid actief uit te voeren door:

1. snel de lichtvervuiling te beperken in parken en door sportvelden
2. het plaatsen van afschermingen die er al hadden moeten zijn en overdadige verlichting te voorkomen
3. te zorgen dat in nieuwe situaties de duisternis wordt beschermd.

Gemeente Utrecht

Beslispunt

1 vast te stellen dat het burgerinitiatief "Elke dag verdient een Nacht van de Nacht" voldoet aan de ontvankelijkheidscriteria van de Verordening op het burgerinitiatief gemeente Utrecht

Argumenten

1.1 de ontvankelijkheidstoets is op basis van artikel 6 van de verordening uitgevoerd door de voorzitter van de raad. Het burgerinitiatief voldoet aan de gestelde criteria en wordt voldoende ondersteund (minimaal 250 ingezetenen). Door de indieners is geen globale kostenraming overlegd. Doelstelling van de verordening is om het indienen van burgerinitiatieven voor ingezetenen zo laagdrempelig mogelijk te maken. Bovendien zijn de voorstellen in het burgerinitiatief zo divers, dat het ontbreken van een kostenraming in dit geval niet hoeft te leiden tot niet-ontvankelijk verklaring van het initiatief.

Beslispunt

2 het college van burgemeester en wethouders te verzoeken voor 1 februari 2017 een advies uit te brengen over het burgerinitiatief "Elke dag verdient een Nacht van de Nacht".

Argumenten

2.1 Artikel 7 van de Verordening op het burgerinitiatief gemeente Utrecht biedt de mogelijkheid het burgerinitiatief om advies voor te leggen aan het college. Het vragen van advies van het college is mede gewenst omdat het burgerinitiatief een appel doet op het uitvoeren van bestaand beleid.

2.2 Het stellen van een termijn voor het uitbrengen van het advies leidt tot inhoudelijke behandeling van het burgerinitiatief in de commissie Stad en Ruimte van 16 februari 2017 en besluitvorming in de raadsvergadering van 9 maart 2017.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Raadsorganen Kenmerk 16.000000
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 113

Burgerinitiatief Elke dag verdient een Nacht van de Nacht

Besluit:

1 vast te stellen dat het burgerinitiatief “Elke dag verdient een Nacht van de Nacht” voldoet aan de ontvankelijkheidscriteria van de Verordening op het burgerinitiatief gemeente Utrecht

2 het college van burgemeester en wethouders te verzoeken voor 1 februari 2017 een advies uit te brengen over het burgerinitiatief “Elke dag verdient een Nacht van de Nacht”.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

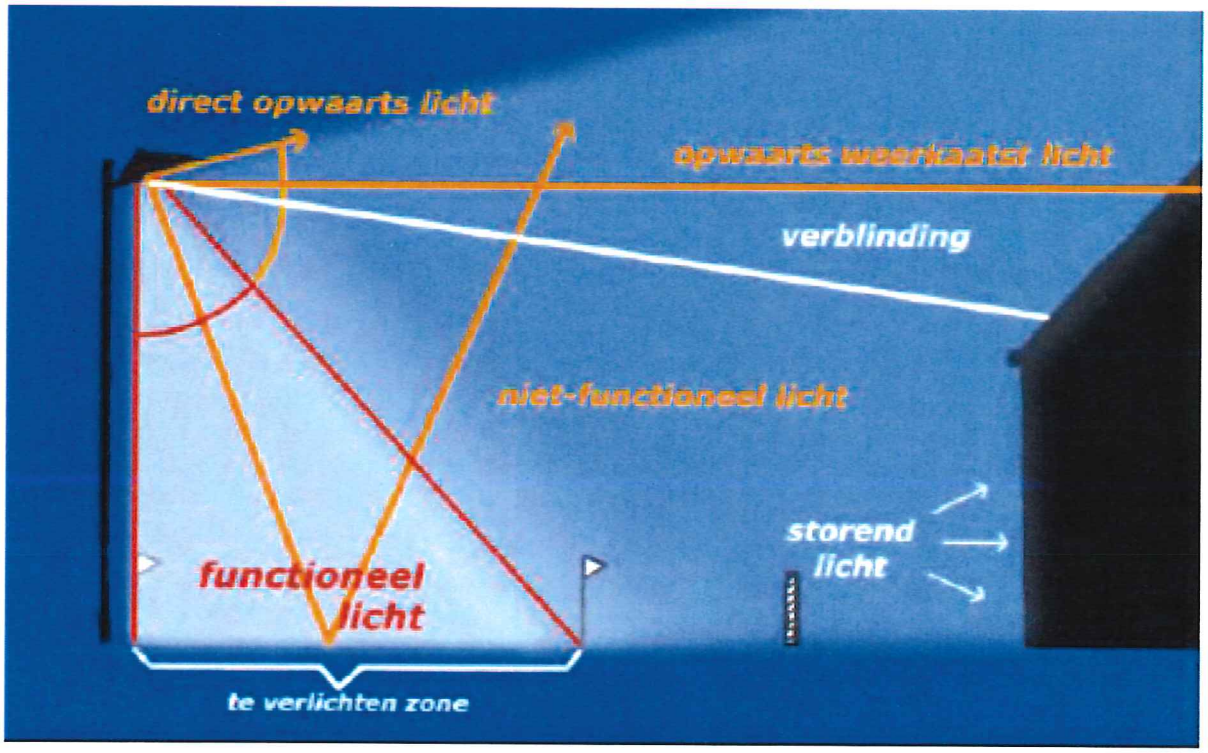
Bewonersinitiatief: elke dag verdient een Nacht van de Nacht!

Alleen licht op straat, niet in de lucht, in groengebieden en boven water

Licht in de nacht is schadelijk voor de natuur. Nachtdieren als uilen, vleermuizen of nachtvlinders komen minder voor, ander dieren gedragen zich anders, ze gaan bijvoorbeeld te vroeg broeden. Door de overdadige verlichting die vaak wijd en zijd uitstraalt zijn de parken, groenstroken en watergangen 's nachts veel lichter dan goed is. Utrecht heeft per inwoner weinig groen, zelfs voor een grote stad. Bescherm dat weinige groen en zorg voor een hoge natuurwaarde! De inwoners kunnen daarnaast door het vele licht de sterrenhemel niet zien, of hebben last van licht dat de woning in schijnt. Door licht uit Utrecht is de hemel tot in de verre omgeving opgehelderd (hemelgloed), waardoor de natuur in de wijde omgeving van de stad 's nachts ook niet donker wordt. De beleving van duisternis als "oer"-element, en van de sterrenhemel wordt steeds zeldzamer. Veertig natuurbeschermingsorganisaties roepen daarom in hun 10-puntenplan onder andere op om nachtelijke duisternis te herstellen.

Utrecht doet elk jaar mee aan de Nacht van de Nacht. Bescherm ook de nacht in de andere nachten! Bestrijd lichtvervuiling actief, net als vele andere gemeenten al doen. In de dierenwelzijnsnota is opgenomen dat bij nieuwe lichtmasten het licht niet uit mag stralen naar groen en water. Helaas blijkt dat in de praktijk de lichtmasten niet worden afgeschermd en het licht rondom uitstraalt.

We roepen de gemeenteraad op om het bestaande beleid actief uit te voeren om de duisternis te beschermen in parken, bij groenstroken en langs watergangen. De wegen moeten natuurlijk goed en veilig worden verlicht en de wegverlichting kan prima het fietspad mee-verlichten. Het licht moet echter gericht zijn op de plekken waar het nodig is, en niet uitstralen naar plekken waar het schadelijk of hinderlijk is. Waar fietsroutes langs "enge bosjes" voeren, is een haag tussen fietsroute en bosje bijvoorbeeld effectiever dan licht het bosje in laten schijnen.



Bron: AMINAL (2003)

Afbeelding overgenomen uit MIRA (2013) Themabeschrijving Lichthinder (www.milieurapport.be)

Lichthinder beperken

Hoe kan de lichthinder worden beperkt?

- ✓ Draai sportveldverlichting zodat deze alleen op het veld straalt en niet er overheen. Scherm de lichtpunten zo af dat het niet naast het veld schijnt. Laat het alleen branden als het veld wordt gebruikt.
- ✓ Dek de lichtmasten die naar boven uitstralen af. Vooral in Leidsche Rijn staan er veel.
- ✓ Scherm lampen langs parken, groenstroken, watergangen en het buitengebied af.
- ✓ Laat verlichting niet harder of langer branden dan nodig is
- ✓ Start een meldpunt "overbodige verlichting".
- ✓ Communiceer over het beleid, zodat bewoners en ondernemers ook nadenken over bewegingsmelders, tuin- en erfverlichting, reclame, verlichting van bedrijventerreinen etc.
- ✓ Plaats alleen nog lichtmasten die gericht zijn op de weg. Plaats er niet meer dan strikt nodig.
- ✓ Neem bescherming van duisternis op in nieuwe (bestemmings)plannen en projecten.

Dit is te regelen in drie stappen:

Stap 1: Urgente plekken aanpakken:

Sportverlichting: Beperken van lichthinder door sportveldverlichting is vlot te doen en zet veel zoden aan de dijk. Er zijn niet zo veel sportvelden, de verlichting is erg sterk en nagenoeg alle sportvelden liggen in groengebieden. Sportvelden zijn meestal van de gemeente zelf, ze zijn dan in beheer bij de Utrechtse Vastgoed Organisatie (UVO). Laat de lichtmasten alleen het veld verlichten, niet het groen er om heen. Zorg dat de lampen alleen aan zijn, als er daadwerkelijk op het verlichte veld wordt gespeeld. Bijvoorbeeld de tennisbanen van Lunetten, daar is vaak onnodig nog licht aan
Parken: In het Máximapark, waarvan de Uil de mascotte is, staan zelfs lampen die naar boven schijnen! Maar ook in bijvoorbeeld het Griftpark staan lampen die veel meer verlichten dan nodig is. Zorg dat in parken over een of twee jaar alleen nog de noodzakelijke wegen worden verlicht, niet de hemel, het groen of het water.

Stap 2: Afschermen van bestaande lichtmasten bij groen en water, voorkomen van overbodig licht
Afschermen van armaturen beschermt de duisternis op plekken waar het donker moet blijven. Elke vijf tot tien jaar wordt er bij elke lichtmast een nieuwe lamp ingedraaid. Dat is een uitstekend





Verlichting langs en in het Griftpark straalt uit. Zijdelings afgeschermde mast (wel naar boven open!)

moment om de lichtmasten af te schermen. Degene die naar boven uitstralen, of die langs groen en water staan, worden dan afgeschermd. Fabrikanten van lichtmasten hebben hier meestal materiaal voor. Utrecht gebruikt maar een beperkt aantal typen lichtmasten, eventueel kan Utrecht zelf afscherming ontwikkelen. De kosten van het afschermen blijven zo beperkt tot iets meer dan het afscherm-materiaal. Iemand moet toch al naar de lichtmast toe met een hoogwerker. De afscherming moet zo goed zijn, dat je aan de overkant van een watergang niet kunt zien of een lamp aan- of uit is aan de lichtbron zelf. Je mag het hooguit kunnen zien aan het strooilicht en de reflectie.

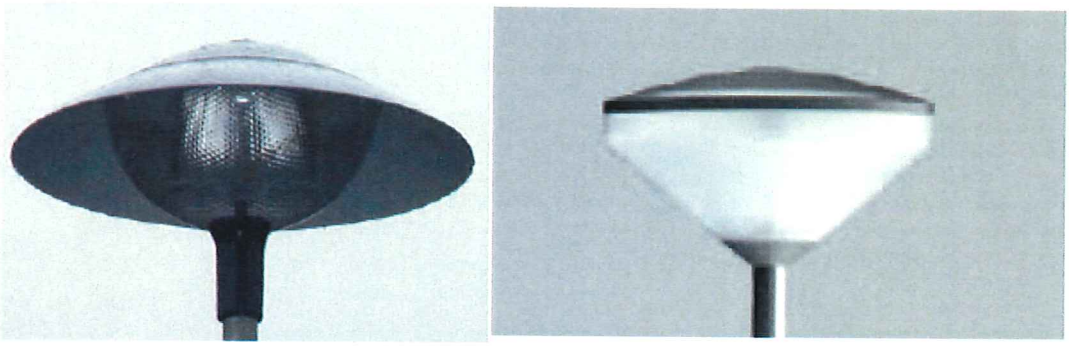
Voorkomen van overbodig licht vermindert de reflectie naar de (sterren)hemel.

Nieuwe lampen zijn dimbaar. Na de spits (19 uur) kunnen die minder fel worden gezet, en later op de avond in de laagste stand. Beperk decoratieve verlichting naar plaats, intensiteit en duur. Aanlichting van gebouwen, behalve de Dom, kan na 23 uur uit. Bomen mogen natuurlijk niet worden aangelicht. Soms staan lichtmasten erg dicht op elkaar, en zou er best een weg kunnen. Geef bewoners de kans om deze te melden en haal die verlichting weg. Grijp dit meldpunt ook aan om bewoners bewust te maken van de nadelen voor de natuur van overdadige particuliere verlichting en de mogelijkheden van bewegingsmelders.

Stap 3: In nieuwe situaties alleen functioneel verlichten

Nieuwe lichtmasten moeten functioneel zijn en mogen niet naar boven of opzij uitstralen. Het licht moet echt omlaag gericht zijn. in het Handboek Openbare Ruimte (HIOR) wordt opgenomen:

- Alle toegestane armaturen stralen alleen naar beneden uit
- Alleen verlichting plaatsen als het nodig en functioneel is. Belijning en wegdekreflectie kunnen ook veel doen.
- Waar verlichting wordt geplaatst of vernieuwd verdient afscherming bij groen en water extra aandacht.



De ene lamp verlicht de straat, de andere de wijde omgeving

Andere lichtmasten opnemen in plannen is eenvoudig: bij plannen die al kant en klaar "op de plank liggen" worden daarom alsnog alleen functionele lichtmasten toegepast.
Bij bouwprojecten (woningen en bedrijven) wordt lichtvervuiling beperkt door aandacht hiervoor bij de keus en plaatsing van armaturen en lichtsoort, plus het gebruik van bewegingsmelders. Dit wordt opgenomen in de beeldkwaliteitsplannen.

De Provincie Utrecht heeft bescherming van de duisternis opgenomen in het milieubeleidsplan. Gemeente Utrecht is nu al het bestaande beleid in de ruimte aan het ordenen. Daarin wordt ook de bescherming van het milieu geregeld: geluidhinder, stank, luchtkwaliteit, energiebesparing, bodembescherming, waterkwaliteit, wateroverlast en watertekort, het is of wordt allemaal geregeld. Beperken van lichthinder heeft een (klein) plekje gekregen in de dierenwelzijnsnota.

Wij roepen gemeente Utrecht op om het bestaande beleid actief uit te voeren:

- Beperk snel de lichtvervuiling in parken en door sportvelden
- Plaats alsnog de afscherming die er al had moeten zijn, voorkom tevens overdadige verlichting
- Zorg dat in nieuwe situaties de duisternis wordt beschermd.

Utrecht streeft ernaar om geluidhinder te beperken. Op stille plekken streeft men er naar ze echt stil te laten zijn. Zo moet ook op lichte plekken overdreven verlichting worden voorkomen. De donkere plekken moeten echt donker kunnen zijn.



Elke dag verdient een Nacht van de Nacht wordt ondersteund door:

MCU
De heer A. Bosma
Oudegracht 60
3511 AS Utrecht

Milieucentrum Utrecht

Natuur- en Milieuplatform Leidsche Rijn

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Maatschappelijke Ontwikkeling Toussaint, N.J. (Niek)
Kenmerk	16.506219
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 115
Geheim	Nee

Sportnota 2017-2020

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Er mee in te stemmen dat sportstimulering vooral wordt gericht op buurten en groepen met de grootste achterstand in sportdeelname en gezondheid.

2 In te stemmen met het beschikbaar stellen van 50.000 euro per jaar voor de ondersteuning van maatschappelijk betrokken verenigingen 'Sport doet Meer', te dekken uit de Programmabegroting Sport.

3 In te stemmen met het rapporteren over de consequenties van de groei van de stad voor de sportaccommodaties bij de Voorjaarsnota 2017 in samenhang met de huidige wachtlijstproblematiek.

4 In te stemmen met het loslaten van de keuze voor kernsporten en in plaats daarvan de focus te leggen op topsportverenigingen die goede voorzieningen bieden voor talentontwikkeling en topsport.

5 Op basis van consultatie van interne en externe partners een strategie uit te werken voor internationale (top)sportevenementen.

6 Begin 2019 een Tussenrapportage uitvoering Sportnota op te stellen en begin 2021 een Eindevaluatie.

7 De nota 'Utrecht, sportief en gezond' (sportnota 2017-2020) vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Toezeggingen wethouder:
De wethouder komt in het eerste kwartaal van 2017 terug op het verschijnsel van de zgn. 'school-sportverenigingen'.
- De wethouder komt in het eerste kwartaal van 2017 terug de uitkomsten van een aantal onderzoeken naar de sportbeoefening onder diverse doelgroepen/in bepaalde wijken
-De wethouder komt voor raadsbehandeling terug op de vraag hoeveel geld nodig om de ambitie op 90 procent sporttevredenheid t te brengen.
-De wethouder komt voor raadsbehandeling met informatie op de budgetten 'Harten van Sport'.

Status: B


Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_6576
Bijlage: Sportnota 2017-2020
Bijlage: Overzicht Sportnota 2017-2020
Bijlage: Raadsbrief_Sportnota 2017-2020
Bijlage: bijlage 3 niet of deels overgenomen uit stadsgesprek
Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 115

Eerdere besluitvorming

Uitvoering

Gemeente Utrecht

Context

Deze sportnota is een vervolg op 'UTRECHT Sport: de Utrechtse sportvisie, op weg naar 2020 '. Deze visie was een coproductie van de Utrechtse sportwereld en de gemeente. De sportsector had aangedrongen op de visie, als aanvulling op het coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen (2014-2018)'. In het coalitieakkoord was de sport - vond de sportwereld – onvoldoende aan bod gekomen. Aan de visie werd meegewerkt door de Vereniging Sport Utrecht (VSU), Stichting Harten voor Sport, de Studentensportraad en de Utrechtse Studenten Sportstichting Mesa Cosa.

De Sportvisie werd september 2015 in de raadscommissie Mens & Samenleving behandeld. De commissie had waardering voor de aanpak in coproductie en steunde de ambities en denkrichtingen in de visie. De commissie vroeg het college om de visie uit te werken in een nota, met aandacht voor de status van de nota, eigenaarschap en financiën. De Sportnota is opgesteld met betrokkenheid van bovenstaande en overige partijen betrokken bij de Utrechtse sport. Er is tevens een goed bezocht Stadsgesprek gehouden. De VSU heeft als belangenbehartiger van de Utrechtse sportwereld advies uitgebracht over de Sportnota.

Beslispunt

1 Er mee in te stemmen dat sportstimulering vooral wordt gericht op buurten en groepen met de grootste achterstand in sportdeelname en gezondheid.

Argumenten

1.1 <u>De verschillen in sportparticipatie en gezond bewegen per buurt/wijk zijn groot.</u>
Er zijn nog grote verschillen tussen buurten/wijken en groepen bewoners als het gaat om sportparticipatie en gezond bewegen. Daarom ligt de nadruk bij Sportstimulering op de buurten met de grootste achterstand gericht op een passend sport- en beweegaanbod voor kwetsbare Utrechters van jong tot oud.

Beslispunt

2 In te stemmen met het beschikbaar stellen van 50.000 euro per jaar voor de ondersteuning van maatschappelijk betrokken verenigingen 'Sport doet Meer', te dekken uit de Programmabegroting Sport.

Argumenten

2.1 <u>Steeds meer sportverenigingen willen een bijdrage leveren aan het helpen oplossen van maatschappelijke problemen</u>
Steeds meer verenigingen willen zich inzetten voor het helpen oplossen van maatschappelijke problemen. Ze organiseren bijvoorbeeld sport voor mensen met een beperking of valtraining voor ouderen. Ze spelen in op de veranderingen in de zorg door kwetsbare bewoners bij de vereniging te betrekken of hun clubhuis beschikbaar te stellen voor de buurt. Kennis en ervaring wordt gedeeld in het netwerk 'Sport doet Meer'. Dit is het vervolg op de activiteiten naar aanleiding van Amendement 22 (VJN 2014). Voor de ondersteuning van 'Sport doet Meer' is vanaf 2017 voor structureel 50.000 euro per jaar dekking gevonden binnen de Programmabegroting Sport.

Beslispunt

3 In te stemmen met het rapporteren over de consequenties van de groei van de stad voor de sportaccommodaties bij de Voorjaarsnota 2017 in samenhang met de huidige

wachtlijstproblematiek.

Argumenten

3.1 Een Plan van aanpak voor extra ruimte voor de binnen- en buitensport is noodzakelijk
In 2030 telt Utrecht naar verwachting 400.000 inwoners, tegen 340.000 inwoners in 2016. De consequenties van de groei van de stad voor de vraag naar sportvoorzieningen moeten in beeld worden gebracht.

3.2 Gelet op de wachtlijstproblematiek is een efficiënter gebruik van sportaccommodaties belangrijk.
In de bestaande vraag naar sportaccommodaties kan voor een deel worden voorzien door een vergroting van de efficiency. Hierbij richten we ons op het verhogen van de bezettingsgraad (waaronder jeugdvoetbal op zondag, langer spelen op de zaterdag), het stimuleren van multifunctioneel gebruik, een tarievenbeleid dat 'verleidt' tot efficiënter gebruik en het bieden van ruimte voor zelfbeheer van accommodaties. De opbrengst van efficiënter gebruik blijft beschikbaar binnen de sportbegroting zodat hiermee een bijdrage aan het oplossen van de wachtlijstproblematiek kan worden geleverd.

Kanttekeningen

3.1 Er is geen frictiebudget voor het realiseren van een effiënter gebruik van sportvelden
Volgens de koers in het Meerjaren Huisvestingsplan Veldsport 2014 – 2020 en de eindrapportage van de Taskforce Sport streven we naar een efficiënter gebruik van sportvelden. Door slimme herschikking kan het gebruik van onderbenutte sportparken worden verhoogd en kunnen andere parken worden ontlast. Parken met structurele overcapaciteit kunnen we compacter en multifunctioneler maken of – deels – afstoten. Hierbij moeten we bedenken dat verhuizing van een vereniging naar een ander sportpark vaak een langdurig traject is. Budget om zo'n proces te versnellen (voor frictiekosten, aankoop van verenigingseigendom en begeleiding) ontbreekt. Ook de middelen voor het omzetten van grasvelden in kunstgrasvelden zijn beperkt. We zijn hier dus afhankelijk van incidentele kansen en opbrengsten.

Beslispunt

4 In te stemmen met het loslaten van de keuze voor kernsporten en in plaats daarvan de focus te leggen op topsportverenigingen die goede voorzieningen bieden voor talentontwikkeling en topsport.

Argumenten

4.1 De keuze voor vaste kernsporten past niet meer bij de dynamiek van de Utrechtse sportwereld
Volgens het kernsportbeleid (2012-2015) ondersteunde de gemeente vijf sporten: atletiek, hockey, roeien, waterpolo en wielrennen. De evaluatie van het kernsportbeleid met de VSU en bij topsport betrokken verenigingen in 2015 wees uit dat de keuze voor vaste kernsporten niet meer past bij de huidige dynamiek van de Utrechtse sportwereld. Daarom verleggen we de focus naar topsportverenigingen. Dit zijn verenigingen die extra voorzieningen bieden voor talentontwikkeling en topsport. Met deze nieuwe focus scheppen we meer ruimte voor deze verenigingen en voor nieuwe topsportinitiatieven in de stad.

Beslispunt

5 Op basis van consultatie van interne en externe partners een strategie uit te werken voor

internationale (top)sportevenementen.

Argumenten

5.1 Na het EK Vrouwenvoetbal in 2017 is de kalender van internationale (top)sportevenementen leeg
Na het EK Vrouwenvoetbal in 2017 is de kalender van internationale sportevenementen in de komende jaren nog leeg. In 2016 consulteren we interne en externe partners over de vraag, op welke internationale (top)sportevenementen Utrecht zich zou moeten richten in de komende periode. De resultaten van deze consultatie deelt Utrecht met het samenwerkingsverband 'de Kracht van Sportevenementen'. Hierin werken vijf steden (de G4 plus Eindhoven), NOC*NSF en het ministerie van VWS samen bij de werving van internationale topsportevenementen voor Nederland. De consultatiefase wordt eind 2016 afgerond. De resultaten gebruiken we om een keuze te maken voor drie tot vijf evenementen. Voor deze evenementen voeren we een haalbaarheidsonderzoek uit en starten we eventueel een bidprocedure. In het haalbaarheidsonderzoek wordt rekening gehouden met het beschikbare budget voor evenementen, als ook de bereidheid van partners van de stad om hieraan bij te dragen. Indien een groter budget noodzakelijk is (zoals het geval was bij het Grand Départ), zullen incidenteel voorstellen daarvoor aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Beslispunt

6 Begin 2019 een Tussenrapportage uitvoering Sportnota op te stellen en begin 2021 een Eindevaluatie.

Argumenten

6.1 Een Tussenrapportage halverwege de looptijd van de Sportnota geeft inzicht over de uitwerking van de ambities en acties.
Elk jaar zal in de Verantwoording over het Programma Sport ingegaan worden op de belangrijkste onderdelen van de Sportnota. Om een meer compleet overzicht te geven zal er begin 2019 een Tussenrapportage worden opgesteld en aan de raad worden aangeboden. Begin 2021 zal er een Eindevaluatie worden opgesteld.

Beslispunt

7 De nota 'Utrecht, sportief en gezond' (sportnota 2017-2020) vast te stellen.

Argumenten

7.1 De Sportnota is een uitwerking van de Sportvisie
De Sportnota is een uitwerking van de sportvisie uit 2015 met de titel: 'UTRECHT Sport: de Utrechtse sportvisie, op weg naar 2020'. De sportvisie is september 2015 in de raadscommissie Mens& Samenleving behandeld. Op verzoek van de raadscommissie is de Sportvisie uitgewerkt in een Sportnota gericht op de periode 2017-2020.

7.2 De uitwerking heeft plaatsgevonden met uitgebreide participatie van betrokken partijen
De Sportnota is opgesteld met betrokkenheid van de opstellers van de Sportvisie en overige partijen betrokken bij de Utrechtse sportwereld. Er is tevens een goed bezocht Stadsgesprek gehouden. De Sportnota is apart afgestemd met de VSU als belangenbehartiger van de Utrechtse sportverenigingen.


Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Maatschappelijke Ontwikkeling Toussaint, N.J. (Niek)
Kenmerk	16.506219
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 115

Sportnota 2017-2020

besluit

1 Er mee in te stemmen dat sportstimulering vooral wordt gericht op buurten en groepen met de grootste achterstand in sportdeelname en gezondheid.

2 In te stemmen met het beschikbaar stellen van 50.000 euro per jaar voor de ondersteuning van maatschappelijk betrokken verenigingen 'Sport doet Meer', te dekken uit de Programmabegroting Sport.

3 In te stemmen met het rapporteren over de consequenties van de groei van de stad voor de sportaccommodaties bij de Voorjaarsnota 2017 in samenhang met de huidige wachtlijstproblematiek.

4 In te stemmen met het loslaten van de keuze voor kernsporten en in plaats daarvan de focus te leggen op topsportverenigingen die goede voorzieningen bieden voor talentontwikkeling en topsport.

5 Op basis van consultatie van interne en externe partners een strategie uit te werken voor internationale (top)sportevenementen.

6 Begin 2019 een Tussenrapportage uitvoering Sportnota op te stellen en begin 2021 een Eindevaluatie.

7 De nota 'Utrecht, sportief en gezond' (sportnota 2017-2020) vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Utrecht sportief en gezond



Sportnota 2017 - 2020

Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

Voorwoord 3

Samenvatting 4

Aanleiding 6

1. Sportstimulering 7
1.1 Inleiding 7
1.2 De Sportverenigingen 8
1.2.1 Vitale verenigingen 8
1.2.2 Maatschappelijk betrokken verenigingen: ‘Sport doet Meer’ 9
1.3 Ongeorganiseerd sporten, anders georganiseerd sporten 10
1.4 Sporten en bewegen in de openbare ruimte 11
1.5 Sporten en bewegen naar vermogen 12
1.6 Sportende jeugd, gezonde jeugd 14
1.7 Sport en re-integratie 16

2. Accommodaties 17
2.1 Inleiding 17
2.2 Capaciteit en efficiënt gebruik 18
2.2.1 Capaciteit: vraag en aanbod nu en in de toekomst 18
2.2.2 Samenwerking met niet-gemeentelijke exploitanten en andere gemeenten 21
2.2.3 Efficiënt gebruik van accommodaties 22
2.2.4 Tarieven 24
2.2.5 Roeiwater 25
2.3 Ruimte voor zelfbeheer en ondernemerschap 26
2.4 Kwaliteit, toegankelijkheid en duurzaamheid van sportaccommodaties 27

3. Topsport en talentontwikkeling 28

4. Evenementen 31

5. Financieel overzicht 33



Voorwoord

Utrecht besteedt jaarlijks ongeveer €100 per inwoner, van baby tot bejaarde, aan sport. Dat doen we omdat sport met inzet van vele enthousiaste vrijwilligers een grote bijdrage levert aan de gezondheid en het welbevinden van onze inwoners, aan de sociale samenhang in de wijken en de trots van de stad. Het meeste geld gaat zitten in de exploitatie van zwembaden, sporthallen en -parken. Maar we geven ook veel uit aan sportstimulering en sportevenementen.

In de sportnota zetten we lijnen uit voor de komende jaren. Dat doen we in nauwe samenwerking met de sporters en sportverenigingen. We willen hen de komende tijd nog meer ruimte geven om via zelfwerkzaamheid en zelfbeheer invloed uit te oefenen op het gebruik en beheer van onze sportaccommodaties. Het nieuwe tarievenbeleid gaat daar ook bij helpen, onder meer doordat gebruik in daluren aantrekkelijker wordt.

De inzet van combinatiefunctionarissen en beweegmakelaars voor sportstimulering richt zich op groepen die achterblijven in sportparticipatie. De samenwerking met scholen, welzijns- en zorginstellingen gaan we op dit punt verder uitbouwen. We geven extra aandacht aan maatschappelijk betrokken verenigingen die samen met hun vrijwilligers het verschil kunnen maken.

Utrecht groeit in de komende vijftien jaar naar 400.000 inwoners. Het grootste deel van die groei realiseren we in de bestaande stad. Al die mensen willen we niet alleen een woning bieden, maar ook sporthallen, voetbal- en hockeyvelden en niet te vergeten: een aantrekkelijke openbare ruimte om te fietsen, skaten of te wandelen. We steunen initiatieven voor top- en breedtesportevenementen, zoals de Nationale Sportweek en het EK vrouwenvoetbal 2017 en hebben aandacht voor talentontwikkeling. Utrecht is trots op de prestaties van haar topsporters bij de Olympische Spelen in Rio de Janeiro met prachtige medailles bij atletiek, roeien en hockey vrouwen. Zo worden nog meer mensen geïnspireerd om te gaan sporten.

Utrecht maken we samen. Dank aan allen die een bijdrage hebben geleverd aan deze nota. Ik heb hoge verwachtingen om samen met de Utrechtse Sportwereld deze ambities de komende jaren waar te maken!

Paulus Jansen
Wethouder sport



Samenvatting

De gemeente Utrecht streeft naar een optimale sportinfrastructuur die mensen uitnodigt tot sporten en bewegen als onderdeel van een gezonde leefstijl.
Dat is onze missie voor sporten en bewegen in Utrecht. Sporten en bewegen dragen eraan bij dat inwoners zich gezond(er) voelen. De maatschappelijke meerwaarde van sport is groot. Sport brengt plezier, activeert, brengt mensen bij elkaar, helpt talenten te ontwikkelen, leert omgaan met tegenslagen, en biedt veel mogelijkheden voor vrijwilligerswerk.

De doelstellingen van ons sportbeleid sluiten aan bij ‘Bouwen aan een gezonde stad’, een van de speerpunten in het coalitieakkoord ‘Utrecht maken we samen’. Sport draagt bij aan gezonde verstedelijking of, zoals we dit tegenwoordig ook noemen, Healthy Urban Living.

Healthy Urban Living:
Mensen willen graag wonen, werken en genieten in een aantrekkelijke, gezonde en veilige leefomgeving. Dat gaat niet vanzelf, daarvoor zijn slimme oplossingen nodig. Onder de noemer Healthy Urban Living stemmen overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven hun (investerings-) strategie op elkaar af. Samen werken ze aan gezonde verstedelijking in Utrecht.

De vier hoofdstukken van deze nota gaan over sportstimulering, sportaccommodaties, topsport en talentontwikkeling, sportevenementen en sluit af met een financiële paragraaf. In alle hoofdstukken laten we de verbindingen zien met andere beleidsterreinen, zoals het volksgezondheidsbeleid en de Ruimtelijke Strategie Utrecht. »



Sportstimulering

Door sportstimulering zorgen we ervoor dat nog meer mensen in de stad gaan sporten en bewegen. We leggen het accent op de buurten met de grootste achterstand in gezondheid en in sportdeelname. In de sportstimulering werken we samen met organisaties die actief zijn op de hiervoor genoemde thema's. Zo krijgt sport betekenis voor – onder meer – ontmoeting, activering, sociale cohesie en preventie van gezondheids- en andere problemen. Verenigingen spelen in de sportstimulering met de inzet van vele vrijwilligers uiteraard een grote rol. Maar ook het 'ongeorganiseerd en anders georganiseerd sporten' neemt een steeds belangrijker positie in. Belangrijk voor de sportstimulering is een openbare ruimte, die uitnodigt tot sporten en bewegen.

Sportaccommodaties

Een goede sportinfrastructuur is de basis van een goed sportklimaat. Het grootste deel van het sportbudget (90%) besteden we aan goede en toegankelijke accommodaties. Het aantal accommodaties moet meegroeien met de toename van de bevolking naar 400.000 inwoners in 2030. Over de consequenties van de groei van de stad voor de sportvoorzieningen rapporteren we bij de Voorjaarsnota 2017. De verwachting is dat het stedelijke sportbudget van ongeveer honderd euro per inwoner, ook op de lange termijn nodig is. In de groeiende vraag naar accommodaties kunnen we voor een deel voorzien door vergroting van de efficiency. We richten ons op het verhogen van de bezettingsgraad, het stimuleren van multifunctioneel gebruik en een tarievensystematiek die efficiënter gebruik van accommodaties bevordert. Daarnaast bieden we ruimte voor initiatieven van zelfbeheer en medebeheer van accommodaties. De opbrengst van efficiënter gebruik blijft beschikbaar voor de sportbegroting.

Topsport en talentontwikkeling

De ondersteuning van talentontwikkeling bij de sportverenigingen zetten we voort. We werken aan verbetering van het topsportklimaat in de stad, in samenwerking met sportverenigingen, sportorganisaties en het bedrijfsleven.

Sportevenementen

Topsport- en breedtesportevenementen gebruiken we als middel om zoveel mogelijk Utrechters kennis te laten maken met sporten en bewegen. Evenementen bieden een podium waarop talenten zich kunnen meten met de nationale en/of internationale top. Tenslotte dragen sportevenementen bij aan de stedelijke economie en de stadspromotie. Aan sportevenementen geven we (in 2017 en 2018) een extra financiële impuls van € 200.000 per jaar. »



Aanleiding

Deze sportnota is een vervolg op Utrechtse sportvisie uit 2015. Titel: 'Utrecht Sport: de Utrechtse sportvisie, op weg naar 2020'. De visie is een coproductie van de Utrechtse sportwereld en de gemeente. De sportsector had aangedrongen op de visie als aanvulling op het coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen (2014-2018)'. In het coalitieakkoord was de sport – vond de sportwereld – onvoldoende aan bod gekomen. Aan de visie werd meegewerkt door de Vereniging Sport Utrecht (VSU), Stichting Harten voor Sport, de Studentensportraad en de Utrechtse Studenten Sportstichting Mesa Cosa.

Sport in Utrecht in 2020 – volgens de sportvisie 2015

"In 2020 kan iedere Utrechter, van peuter tot 70-plusser, sporten op een manier die past bij zijn of haar ambities, wensen en mogelijkheden. Utrecht kent een rijk gevarieerd sportaanbod en uitstekende voorzieningen voor sportbeoefening. Talentvolle sporters krijgen mogelijkheden om zich tot topsporter te ontwikkelen. De Utrechtse sportverenigingen zijn vitaal en draaien op een grote inzet van vrijwilligers. De verenigingen spelen een grotere rol in het beheer van hun accommodatie (zelfbeheer en medebeheer). Een flink aantal verenigingen levert een bijdrage aan sportdeelname door bewoners met beperkte mogelijkheden. Onze stad kent een bloeiende wijksportcultuur met streetcourts, playgrounds en andere buurtlocaties waar je (ook) kunt sporten. Buurtsportcoaches en combinatiefunctionarissen (die actief zijn in sport, onderwijs en wijk) stimuleren steeds meer kinderen, jongeren en volwassenen tot sportdeelname en ontwikkelen samen met hen nieuwe vormen van sportbeoefening in groepsverband. De studentensport bloeit onder het motto "wie fit is, denkt beter" en biedt mogelijkheden voor topsport en recreatiesport. De stedelijke omgeving is optimaal 'beweegvriendelijk', doordat we bij de (her)inrichting van buurten en infrastructuur meer aandacht hebben voor gezondheid-bevorderende en sportieve activiteiten in de openbare ruimte".

De Sportvisie werd september 2015 in de raadscommissie Mens & Samenleving behandeld. De commissie had waardering voor de aanpak in coproductie en steunde de ambities en denkrichtingen in de visie. De commissie vroeg het college om de visie uit te werken in een nota, met aandacht voor o.a. de status van de nota, eigenaarschap en financiën.

De hoofdstukken en paragrafen in deze nota kennen een identieke opbouw als de sportvisie. Eerst geven we een schets van de bestaande situatie, dan komt de ambitie, gevolgd door een reeks acties. «



1. Sportstimulering

1.1 Inleiding

Onze ambitie is dat meer Utrechters gaan bewegen en sporten. Dat is goed voor de gezondheid, voor een zinvolle vrijetijdsbesteding, voor sociale contacten, voor het activeren van mensen die een steuntje in de rug nodig hebben, voor de ontwikkeling van kinderen en jongeren.

Van de volwassen Utrechters voldoet 61 procent aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen. Dit wil zeggen dat zij op minimaal vijf dagen in de week een half uur of meer bewegen. Bewegen door te sporten, te wandelen, te fietsen of intensief in de tuin te werken. De score van 61 procent is gelijk aan het landelijk gemiddelde. Maar de verschillen per wijk zijn groot. Dit geldt ook voor de sportparticipatie. In Overvecht, Zuidwest en Noordwest is de wekelijkse sportparticipatie beduidend lager dan het stedelijke gemiddelde van 59 procent (zie kaartje, uit 2015).

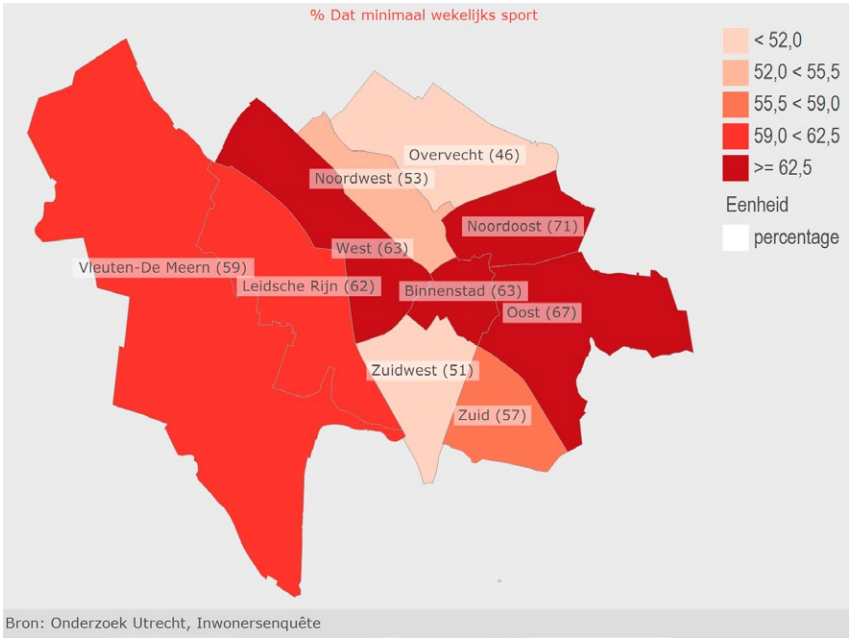
De nieuwe rol van de gemeente in de maatschappelijke ondersteuning, de zorg voor jeugd en de participatie van kwetsbare inwoners (waaronder de groeiende groep ouderen) biedt kansen voor de sport. Sporten en bewegen leveren een effectieve bijdrage aan de participatie en gezondheid van kwetsbare groepen. Om de kracht van sport nog beter te benutten willen we de samenwerking tussen sport en sectoren als gezondheid, onderwijs, welzijn, cultuur, jeugd en werk en inkomen verder versterken. We nodigen de sportverenigingen, collega's, partners en bewoners uit om samen met ons mee te denken over kansrijke initiatieven voor de sport. We onderzoeken of het mogelijk is om te komen tot één stedelijke organisatie, die een herkenbaar gezicht vormt voor verenigingen, andere sportaanbieders en bewoners.

Dit gaan we doen

- We zorgen voor een passend en betaalbaar sport- of beweegaanbod.
- We versterken de samenwerking met andere sectoren.
- We continueren de financiering van sportstimulering, waaronder de cofinanciering van het programma Sport en Bewegen in de Buurt. De bijdrage van het rijk hiervoor is tot en met 2018 toegezegd. Met deze regeling zetten we professionals in (beweegmakelaars, buurtsportcoaches en combinatiefunctionarissen) die werken aan een grotere sportdeelname van bewoners. met name in de buurten met de grootste achterstand in gezondheid en sportdeelname.

Hoe we dit alles gaan doen leest u in de volgende paragrafen die gaan over:

- de sportverenigingen;
- het ongeorganiseerde en 'anders georganiseerde' sporten;
- sporten en bewegen in de openbare ruimte;
- sporten en bewegen naar vermogen;
- sportende jeugd;
- sporten en re-integratie.



Bron: Onderzoek Utrecht, Inwonersenquête

1.2 De Sportverenigingen

De Utrechtse sportverenigingen, inbegrepen de studentensportverenigingen, zijn van grote maatschappelijke waarde. Veruit de meeste vrijwilligers in de stad Utrecht zijn actief bij sportverenigingen. Ze brengen vele duizenden Utrechters in beweging. Ze zijn broedplaats van (top)talent, bieden veel mogelijkheden voor zelfontplooiing en participatie en leveren een grote bijdrage aan een sociale en gezonde stad.

1.2.1 Vitale verenigingen

Veel sportverenigingen hebben hun zaken op orde. Ze hebben een goed functionerend bestuur, mobiliseren voldoende vrijwilligers, zijn financieel gezond, zorgen voor voortdurende aanwas van leden en werken vanuit een visie. Wij spreken dan van ‘vitale verenigingen’. Maar in deze tijd van individualisering en terugloop van vrijwilligers draagt niet elke vereniging vanzelfsprekend het predicaat ‘vitaal’. De VSU besteedt bij de ondersteuning van verenigingen extra aandacht aan verenigingen waar de vitaliteit onder druk staat.



Ambitie

Alle sportverenigingen zijn in staat hun activiteiten op een goede en toekomstbestendige wijze te organiseren.

Dit gaan we doen:

- VSU-scan: bij verenigingen waarbij de vitaliteit onder druk staat, wordt mobiel verenigingsmanagement vanuit de VSU ingezet. Dit doet de VSU mede op basis van de scan die verenigingen periodiek invullen.
- Netwerken: we stimuleren met de VSU dat sportverenigingen meer samenwerken, kennis delen en samen activiteiten organiseren, onder meer vanuit de sportnetwerken van de VSU.
- Pool ervaren sportbestuurders: de VSU organiseert een pool van vrijwillige experts met veel kennis en ervaring om sportverenigingen te ondersteunen.
- Combinatiefunctionarissen: we blijven combinatiefunctionarissen inzetten die opereren op het raakvlak van sport en onderwijs. Zij bieden ondersteuning bij de ontwikkeling van kader, het jeugdbeleid, het aanbod van sportactiviteiten en het creëren van een goed pedagogisch klimaat.
- Veilig sportklimaat: de VSU helpt verenigingen een veilige en prettige omgeving te zijn voor alle Utrechters, ongeacht hun afkomst, seksuele voorkeur of gender identiteit. Dit doen we door verenigingen te scholen tot Vreedzame Sportvereniging en door te zorgen dat zo veel mogelijk verenigingen een vertrouwenscontactpersoon hebben.
- Efficiënt gebruik accommodaties: we zorgen dat verenigingen de beschikbare accommodaties efficiënter gaan gebruiken, ook om wachtlijsten te beperken. Zo willen we dat jeugd vaker op zondag gaat voetballen. (Zie hierover verder het hoofdstuk over accommodaties).
- Gebruiksrecht accommodatie: we ontwikkelen een procedure, na overleg met de VSU, om het gebruiksrecht van veld of zaal te beëindigen wanneer een vereniging, ondanks ondersteuning, haar organisatie niet op orde krijgt.

1.2.2 Maatschappelijk betrokken verenigingen: ‘Sport doet Meer’

Steeds meer sportverenigingen willen een bijdrage leveren aan het helpen oplossen van maatschappelijke problemen. Ze organiseren bijvoorbeeld sport voor gehandicapten of valtraining voor ouderen. Ze spelen in op de veranderingen in de zorg door kwetsbare bewoners bij de vereniging te betrekken of hun clubhuis beschikbaar te stellen voor de buurt. Hierbij krijgen verenigingen sinds 2015 ondersteuning door middel van het traject “Maatschappelijk Verantwoord Verenigen”. Kennis en ervaring worden gedeeld in het netwerk ‘Sport doet Meer’.

Ambitie

In 2020 telt Utrecht 70 sportverenigingen, die maatschappelijke meerwaarde leveren op basis van ‘Sport doet Meer’.

Dit gaan we doen:

- We versterken ‘sociaal ondernemerschap’ bij verenigingen en stimuleren dat zij een grotere rol nemen in het organiseren en faciliteren van sport- en beweegaanbod voor andere doelgroepen. Hiervoor bieden we ondersteuning met Sport doet Meer. Vanaf 2017 is hiervoor structureel €50.000 per jaar beschikbaar.
- In het kader van Sport doet Meer kunnen verenigingen gebruik maken van trajecten ‘Maatschappelijk Verantwoord Verenigen’ om hun maatschappelijke ambities uit te werken.
- We vergroten de bekendheid en de zichtbaarheid van Sport doet Meer.



1.3 Ongeorganiseerd sporten en anders georganiseerd sporten

Van de Nederlandse bevolking sport 50 procent ongeorganiseerd. De belangrijkste activiteit is hardlopen, alleen of met een groepje vrienden of bekenden. Dit blijkt uit het onderzoek 'Anders georganiseerde sport' van het Mulier Instituut (april 2016). Twintig procent van de bevolking sport in verenigingsverband. En 16 procent sport 'anders georganiseerd' bij een commerciële sportaanbieder (vooral fitness) en een klein deel via buurtsport of bedrijfssport.

Ongeorganiseerde sporters vormen dus veruit de grootste groep. Maar we hebben ze onvoldoende in beeld. We weten niet of zij wensen hebben waarmee we in het sportbeleid rekening zouden moeten houden. Van de anders georganiseerde sport ontbreekt een goed overzicht van het aanbod. In deze lacune kan worden voorzien door de website www.sportstad-utrecht.nl. Deze is begin 2016 gelanceerd door VSU en Harten voor Sport en wil informatie bieden over al het sportaanbod in de stad. De website is bij veel sporters en aanbieders – logisch na een zo korte tijd – nog niet bekend. stadgesprek

Ambitie

Ongeorganiseerde en anders georganiseerde sporters zijn meer betrokken bij de ontwikkeling en uitvoering van het sportbeleid.

Dit gaan we doen:

- Met VSU en Harten voor Sport onderzoeken we hoe we een stem kunnen geven aan de ongeorganiseerde sporters en de anders georganiseerde sport.
- We organiseren een of twee maal per jaar een platform met aanbieders van anders georganiseerde sport. Op de agenda staan o.a. het sportaanbod en het gebruik van accommodaties (zie hierover ook 2.2.2).
- Met VSU en Harten voor Sport brengen we de website sportstad-utrecht.nl zo goed mogelijk onder de aandacht van alle sportaanbieders en (potentiële) sporters.



1.4 Sporten en bewegen in de openbare ruimte

Veel Utrechters gebruiken de openbare ruimte in en rondom de stad voor sporten en bewegen. We vinden dit een goede ontwikkeling. In de nota ‘Bouwen aan een gezonde toekomst’ hebben we opgenomen dat we alle kansen in de openbare ruimte voor bewegen, spelen, ontmoeten en groenbeleving willen benutten.
Het belang van de openbare ruimte voor sporten en bewegen komt ook aan de orde in de nota ‘Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei’.
De prognose is dat Utrecht doorgroeit naar 400.000 inwoners rond 2030.

Uitgangspunt bij het faciliteren van deze groei is Healthy Urban Living met voldoende mogelijkheden voor ontmoeting in de openbare ruimte.
De openbare ruimte is ook regelmatig het decor van sportevenementen.



“ Doordat de skaters intensief betrokken waren bij het hele proces en alle partijen elkaars wensen respecteerden kon iedereen veel van elkaar leren. Dit heeft zich vertaald naar een aanbestedingsproces waarmee maximale waarde is gecreëerd in de vorm van een supergoed skatepark. ” aldus Max Hartveld.

Ambitie

Het optimaal benutten van de openbare ruimte voor sporten en bewegen.

Dit gaan we doen:

- Ontwikkeling locaties: bij de (her)ontwikkeling van locaties blijven de mogelijkheden voor bewegen en sporten een belangrijk aandachtspunt. Hierbij werken gemeentelijke afdelingen samen op basis van onder meer de Ketenaanpak Openbare Ruimte, het Meerjaren Groenprogramma, het Actieplan duurzame en gezonde verstedelijking, en het plan ‘Slimme routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen’. Binnen de multidisciplinaire gebiedsteams afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling worden plannen en initiatieven besproken.
- Multifunctioneel gebruik: bij de (her)inrichting van openbare ruimte creëren we mogelijkheden voor multifunctioneel gebruik, waaronder bewegen en sporten, met aandacht voor kwaliteit, duurzaamheid en toegankelijkheid.
- Wijkspeelruimteplannen: we gebruiken de wijkspeelruimteplannen als toetsingskader voor initiatieven voor spelen in de buurt. Er is geen apart budget voor het creëren van speelruimte in de openbare ruimte. Hiervoor moeten we het hebben van een slimme koppeling van budgetten voor onderhoud, herinrichting en vervanging.
- Playgrounds: we investeren € 45.000 per jaar in nieuwe playgrounds en voorzieningen voor urban sports, zoals het in 2015 aangelegde Skate- en Bikepark Ruigenhoek in het Noorderpark.
- Sportaanbod: Harten voor Sport coördineert het sportaanbod op de playgrounds, in samenwerking met stichting JoU (jongerenwerk) en de sociaal makelaars. Met het programma ‘Utrecht fietst’ stimuleert Harten voor Sport het gebruik van de fiets.
- Participatie: we vragen sportaanbieders en sporters om mee te denken over de (her)inrichting van de openbare ruimte. Dit kunnen bijvoorbeeld de netwerken van de Vereniging Sport Utrecht zijn, of de buurtnetwerken van Harten voor Sport. stadsgeprek
- We stellen een meldpunt sportfaciliteiten openbare ruimte in waar inwoners ideeën/suggesties voor aanpassingen kunnen melden die bijdragen aan sporten en bewegen in de openbare ruimte.
- Via www.sportstad-utrecht.nl brengen we geschikte beweeg- en sportlocaties in de openbare ruimte onder de aandacht van bewoners.
- Afstemming: bij de organisatie van sportevenementen blijven we zorgen voor afstemming met en tussen organisatoren. Met als doel een goede spreiding van evenementen (naar locatie en datum), goed overleg met omwonenden en bedrijven, en een veilig verloop van het evenement.

1.5 Sporten en bewegen naar vermogen

Sporten en bewegen kunnen een positieve rol spelen in de ondersteuning en zorg voor kwetsbare bewoners. Ze kunnen eraan bijdragen dat mensen minder vaak een beroep hoeven doen op dure zorg.

We onderscheiden drie groepen kwetsbare Utrechters, waarvoor een passend aanbod van bewegen en sporten nodig is:

- Mensen met een beperking, zoals mensen die slecht zien of horen, mensen met een chronische ziekte en mensen met een verstandelijke beperking. Onze stad telt ongeveer 30.000 mensen met een beperking.
- Ouderen; het aantal 65-plussers groeit van tien procent (2015) naar 13,5 procent (2030) van de bevolking. Steeds meer ouderen blijven zo lang mogelijk thuis wonen. Voldoende beweging is een voorwaarde voor vitaal oud worden.
- Bewoners met een zwakke fysieke en/of mentale gezondheid.

De afgelopen jaren is er in de stad veel gebeurd op het gebied van sporten en bewegen naar vermogen. De gemeente heeft zich samen met haar partners ingezet om het sportaanbod voor kwetsbare bewoners toegankelijk te maken. We werken samen met de Buurtteams die sport en bewegen als middel zien om het welzijn en de gezondheid van hun cliënten te verbeteren. Ook de eerstelijns gezondheidszorg is overtuigd van het belang van sporten en bewegen.
De komende jaren gaan we bewegen vaker inzetten als middel tot participatie. We zorgen ervoor dat het beweegaanbod voor kwetsbare inwoners beter bekend wordt en stimuleren dat partijen (sportaanbieders, waaronder sportverenigingen, cliëntenorganisaties en sporters zelf) elkaar beter weten te vinden.

Utrechtse Diabetes Challenge

De Utrechtse Diabetes Challenge helpt mensen met diabetes – na verwijzing door hun huisarts – met het verbeteren van hun leefstijl en gezondheid tijdens een 16 weeks wandelprogramma onder leiding van een ervaren trainer. Overvecht is een van de wijken waar wekelijks gewandeld wordt. Onder de trouwe deelnemers is een Marokkaans echtpaar waarbij de challenge zijn meerwaarde op diverse vlakken bewijst. De vrouw heeft diabetes en heeft in de afgelopen weken haar bloedsuikerwaarden én medicijngebruik zien dalen. Een fysiek succes! Haar man lijdt aan een ernstige geheugenstoornis. Door de zorg voor hem was zij jarenlang aan huis gekluisterd. Samen lopen zij met veel plezier mee. Door de contacten met andere deelnemers hebben zij ook hun sociale wereld groter zien worden.

Wandelgroep Julianapark

Elke donderdagmiddag komt een groepje wijkbewoners in het Julianapark bij elkaar om een stukje te wandelen. Bewegen en gezelligheid gaan hand in hand. De groep ontstond toen een fysiotherapeut voor patiënte Anna een beweegmaatje zocht via ‘Harten voor Sport’. Een match was snel gevonden. Het beweegmaatje merkte dat Anna graag samen met anderen op pad wilde. Ze spoorde Anna aan wijkgenoten op te trommelen en samen te gaan wandelen. Na een aantal weken was de wandelgroep een feit; trouw loopt men nu elke week zijn rondjes. Anna: "Elke donderdagmiddag heb ik nu een doel om de deur uit te gaan. Samen met anderen bewegen is niet alleen gezellig, het is ook goed voor je. Anders word je zo stijf als een plank!"



Ambitie

Er is een passend sport- en beweegaanbod voor kwetsbare Utrechters van jong tot oud. De preventieve functie van sport en bewegen is versterkt.

Dit gaan we doen:

- Het aanbod zichtbaar maken: we maken het aanbod van bewegen en sporten voor kwetsbare groepen zichtbaar via sportstad-utrecht.nl. De website is begin 2016 van start gegaan en wordt verder ontwikkeld. We gebruiken ook andere communicatiemiddelen (zoals folders en 'sportmarkten') om mensen – vooral ouderen - te bereiken die niet met een PC overweg kunnen.
- Ondersteuning van initiatieven: in 2017 organiseren we een initiatievenmarkt voor de Utrechtse sportwereld en andere partijen in het sociaal domein. Daar wisselen we kennis en ervaring uit over laagdrempelige sport- en beweegactiviteiten voor kwetsbare groepen. Ook ondersteunen we initiatieven, zoals 'Only Friends Utrecht' van het WKZ Sportief (Wilhelmina Kinderziekenhuis), revalidatiecentrum De Hoogstraat en Harten voor Sport. Dit initiatief, ingericht als sportvereniging, brengt divers aanbod voor aangepast sporten op één locatie bij elkaar.
- Sport doet Meer: door middel van het netwerk Sport doet Meer stimuleren we sportverenigingen een rol te nemen in het sport- en beweegaanbod voor kwetsbare groepen, waaronder mensen met een psychische beperking en chronisch zieken. Cursussen zoals de maatschappelijke sportcoach kunnen sportkader en vrijwilligers hierbij ondersteunen.
- Beweegmaatjes: we vergroten het aantal beweegmaatjes die hulp bieden bij bewegen en sporten. In 2016 loopt een pilot om de inzet van beweegmaatjes voor mensen met een beperking te onderzoeken. Uitbreiding van het aantal beweegmaatjes zoeken we o.a. bij studenten van het ROC. stadsgesprek Nieuwe beweegmaatjes krijgen begeleiding.
- Kwetsbare bewoners als sportvrijwilliger: VSU en Harten voor Sport voeren in 2016 een pilot uit die gaat over de inzet van sociaal kwetsbare bewoners als vrijwilligers bij sportverenigingen. Zij onderzoeken o.a. in samenwerking met de Buurtteams welk vrijwilligerswerk geschikt is voor kwetsbare mensen, en wat verenigingen te bieden hebben. Op basis van de resultaten van de pilot gaan we de vrijwillige inzet de komende jaren verhogen.
- Betaalbaar sportaanbod: voor mensen met een beperking is sporten soms (te) duur. De U-pas geeft korting op veel sportactiviteiten, maar deze korting geldt per definitie alleen voor houders van de U-pas. Ook de kosten van het vervoer naar een sportactiviteit kunnen voor sporters met een beperking een belemmering zijn. Een eenvoudige oplossing is er niet. We streven naar sportaanbod in de buurt. En we onderzoeken met onze partners wat andere gemeenten doen om sporten betaalbaar en bereikbaar te maken voor mensen met een beperking.
- Sport op Maat: in het netwerk Utrecht Sport op Maat zijn zorg-, onderwijs- en sportorganisaties georganiseerd met als doel de sportparticipatie van mensen met een beperking in Utrecht te verhogen. We continueren de ondersteuning van dit netwerk.
- Inzet sportprofessionals: we continueren de beweegmakelaars en buurtsport-coaches in dienst van Harten voor Sport. Ook de combinatiefunctionarissen Special Heroes in het speciaal onderwijs en de consulent aangepast sporten blijven. Zij werken aan een groter laagdrempelig aanbod van sporten en bewegen voor kwetsbare bewoners. In Overvecht voeren we in het kader van de 'Versnelling' extra sport- en beweegactiviteiten uit.
- Beweeg- en vitaliteitsmakelaar: de beweeg- en vitaliteitsmakelaar richt zich op bewegen, voeding en ontspanning en ondersteunt kinderen en volwassenen bij het aanleren van een gezonde leefstijl. De pilot die in Overvecht is gestart, wordt als onderdeel van de 'Versnelling' voortgezet. In Zuid starten we een pilot.
- Buurtsportclub: bij de buurtsportclub kunnen buurtbewoners voor een klein bedrag meedoen aan laagdrempelige sport- en beweegactiviteiten. We evalueren de buurtsportclub en werken aan de verdere ontwikkeling.
- Anders georganiseerd en ongeorganiseerd sporten heeft een groot aandeel onder sporters. Hier liggen aanknopingspunten om nieuwe doelgroepen te bereiken vanwege het informele en laagdrempelige karakter van deze vormen van sport.
- Ouderen: ouderen zullen eerder gaan bewegen en sporten als er aanbod is op plekken waar zij toch al komen. Bijvoorbeeld de bibliotheek en de dagondersteuning. We intensiveren de gesprekken met partners over beweegactiviteiten op deze ontmoetingsplekken en het promoten van al bestaand aanbod. We bekijken ook de mogelijkheden die denksporten bieden voor ouderen die (vooralsnog) minder zin hebben in bewegen.
  We sluiten aan bij de Stedelijke Ouderen Agenda en het netwerk Samen in de Stad. We zien kansen voor interventies op het gebied van valpreventie, functionele training ouderen (FTO), trainingen in samenwerking met gezondheidscentra en één aanpak voor thuiswonende ouderen.
- Vluchtelingen: in lijn met het gemeentelijk beleid om vluchtelingen vanaf dag één mee te laten doen in onze samenleving, brengen we het regulier sportaanbod bij vluchtelingen onder de aandacht. We zetten het netwerk van sport in om vluchtelingen bij sportverenigingen en sportactiviteiten te betrekken als deelnemer en/of als vrijwilliger.



1.6 Sportende jeugd, gezonde jeugd

Van de Utrechtse kinderen in de groepen 7 en 8 is 84 procent lid van een sportvereniging. Een mooi getal. Want sport is belangrijk voor gezond opgroeien. Maar de verschillen tussen de wijken zijn groot – met percentages die variëren van 95 procent (Oost) tot 75 procent (Noordwest), Zuidwest (67 procent) en Overvecht (63 procent). Kinderen uit gezinnen van niet westerse afkomst (met name de meisjes), kinderen uit gezinnen met lage inkomens, en kinderen met een beperking of chronische ziekte sporten minder dan andere kinderen. Vergelijkbare verschillen zien we bij het behalen van zwemdiploma's. In Overvecht werd van 2014 op 2015 een daling van het lidmaatschap van sportverenigingen genoteerd van 71 naar 63 procent. Deze daling is in onderzoek.

Onder jongeren tussen 12 en 16 jaar neemt de deelname aan sporten en bewegen af. Jongeren zeggen op bij hun vereniging en/of gaan minder bewegen omdat ze druk zijn met school, een bijbaan of uitgaan. Daarnaast zijn jongeren op zoek naar activiteiten die beter aansluiten bij hun wensen en behoeften. Behalve leeftijd spelen ook opleiding, etnische achtergrond en geslacht een rol bij de sportdeelname. Jongeren uit gezinnen met een lager inkomen, leerlingen op het vmbo en meisjes van niet-westerse afkomst zijn minder vaak lid van een sportvereniging dan andere jongeren. De uitval is in deze groepen ook groter, wat de verschillen versterkt. Het is niet eenvoudig om de sportdeelname onder jongeren te vergroten. Dit komt doordat de redenen voor jongeren om minder of niet meer te sporten voor hen zwaar wegen. Toch vinden we het belangrijk dat zoveel mogelijk jongeren sporten, vooral jongeren uit de genoemde groepen. Sportdeelname versterkt hun eigenwaarde, geeft hen het gevoel dat ze 'erbij horen', en kan zo segregatie en radicalisering voorkomen.

Harten voor Sport heeft met het programma Sport en Bewegen in de Buurt geïnvesteerd in kennismaking van kinderen en jongeren met sport en talentontwikkeling. Onderdeel daarvan waren activiteiten op de streetsport courts, het opzetten van buurtsportclubs (laagdrempelig aanbod in de wijk) en sportclinics onder en na schooltijd door combinatiefunctionarissen.



Ambitie

Toename van duurzame deelname aan bewegen en sporten onder kwetsbare kinderen. Als volgt gespecificeerd:

Sportdeelname Utrechtse kinderen groep 7 en 8:	van 84 naar 85 procent.
Sportdeelname Overvecht groepen 7 en 8:	van 63 naar 71 procent.
Sportdeelname Noordwest groepen 7 en 8:	van 75 naar 76 procent.
Sportdeelname Zuidwest groepen 7 en 8:	van 67 naar 71 procent.



Dit gaan we doen:

- Combinatiefunctionarissen en buurtsportcoaches: we continueren de bestaande inzet van combinatiefunctionarissen en buurtsportcoaches waarbij we inspelen op de ontwikkelingen en vraag in de wijken. Ook het werken in wijksportteams zetten we voort. Sportstimulering combineren we met aandacht voor een gezonde leefstijl, ‘vreedzame wijk’ en het betrekken van ouders bij hun sportende kinderen. Binnen de G4 (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) stemmen we af over succesvolle projecten.
- Leerlijn: we ontwikkelen een ‘Leerlijn Sportief Vermogen’ om bestaande activiteiten te verdiepen en beter aan te sluiten bij de kerndoelen van het onderwijs.
- Kaderontwikkeling: de instroom van kwetsbare kinderen in een sportvereniging of sportinstelling vraagt om ontwikkeling van kader. stadsgesprek Samen met de VSU en Harten voor Sport maken we een plan voor bijscholing en
- ondersteuning van kader, zodat de kinderen goede begeleiding krijgen. We zoeken hierbij samenwerking met de door ons gecontracteerde zorgaanbieders en denken na over het inzetten van een sportpedagoog.
- Wijkprofielen: we introduceren het werken met wijk- en buurtprofielen waarin de vraag per wijk/buurt omschreven staat, zodat vraag en aanbod beter afgestemd kunnen worden.
- Buurtsportclub: we evalueren de buurtsportclub (laagdrempelig sport- en beweegaanbod van sportaanbieders uit de buurt) en werken aan de verdere ontwikkeling ervan. stadsgesprek
- Jeugdsportfonds: we geven het Jeugdsportfonds financiële ondersteuning om kinderen met een U-pas van sportkleding en sport materialen te voorzien.
- Zwemmen: we onderzoeken samen met Onderwijs en Volksgezondheid hoe we de zwemvaardigheid in de achterstandswijken kunnen verhogen.
- Sport voor jongeren: Harten voor Sport en de VSU maken gezamenlijk met jongeren, (studenten)sportverenigingen en stedelijke partners zoals Stichting JoU, een plan van aanpak om sportaanbod op maat te ontwikkelen en te realiseren. Aandachtspunten hierbij zijn het professionaliseren van begeleiders/trainers als rolmodel voor jongeren, stadsgesprek het gebruik van sociale media en het meedoen van meisjes. Het plan omvat ook kinderen uit groep 7 en 8. stadsgesprek
- Monitoring: we zoeken samen met Volksgezondheid en het Mulier Instituut naar een geschikte indicator om de sportdeelname van jongeren te monitoren. Hierbij betrekken we de onderwijsinstellingen in de stad. stadsgesprek
- Onderwijsinstellingen: zijn voor ons belangrijke partners. Studenten doen via stages werkervaring op en leveren daarmee een bijdrage aan de uitvoering van ons sportbeleid.

1.7 Sport en re-integratie

De sport- en beweegsector kan een bijdrage leveren aan het in beweging brengen van mensen zonder werk of zinvolle dagbesteding. Sportverenigingen kunnen bijvoorbeeld werkervaringsplekken bieden, die voor de betrokken mensen een opstapje bieden naar een baan. We kennen in Utrecht al enkele voorbeelden van projecten in deze sfeer:

- Bewegen Werkt!: mensen die begeleid wonen, werken aan verbetering van hun conditie, leefstijl, mentale belasting, persoonlijke leerdoelen en werknemersvaardigheden;
- Sport netwerk(t): de sportclub is een vindplaats voor stages en werkervaringsplaatsen bij ondernemers die zijn verbonden aan de sportclub;
- FC Utrecht Trainee Cup: jongeren worden door voetbaltraining en een werkervaringstraject voorbereid op de arbeidsmarkt;
- Trainerskracht: een project om risicojongeren op te leiden tot voetbaltrainer.



Ambitie

De kracht van sport wordt beter benut voor de re-integratie van mensen zonder werk.

Dit gaan we doen:

- Re-integratie: we maken voor sportverenigingen inzichtelijk welke mogelijkheden er zijn om sport en re-integratie te verbinden. Denk aan subsidies en de mogelijkheden van social return. stadsgesprek
  Dit doen we samen met Werk en Inkomen, de uitvoeringsorganisatie voor de werknemersverzekeringen (UWV) en de Social Impact Factory.
- 'Bureau voor de Sport': we onderzoeken de haalbaarheid van een (mogelijk regionaal) 'Bureau voor de Sport'. stadsgesprek Met dit 'bureau' hebben we een netwerk voor ogen waarin kennis en informatie worden gedeeld en zo drempels voor initiatieven worden verlaagd.
  Dit netwerk kan voor sportverenigingen of andere initiatiefnemers fungeren als aanspreekpunt voor vragen, als zij activiteiten willen starten op het gebied van zinvolle dagbesteding of re-integratie. Het kan ook de vraagbaak zijn voor professionals die mensen willen toeleiden naar sportverenigingen.
  We onderzoeken samen met Werk en Inkomen, VSU en Harten voor Sport hoe we dit kunnen vormgeven.
- Sportverenigingen: we ondersteunen, ook in samenwerking met Werk en Inkomen, vitale verenigingen die zich maatschappelijk inzetten door werkervaringsplekken te bieden.
- Fit en Gezond: Werk en Inkomen organiseert twee keer per jaar werkcontactdagen voor werkzoekenden die ondersteuning nodig hebben, willen ze aan het werk kunnen komen. Indigo en Harten voor Sport vullen dit aan met 'Fit en Gezond', waarbij bewustwording over gezondheid (voeding en beweging) centraal staat. Een betere gezondheid verhoogt de kansen op werk.

2. Accommodaties

2.1 Inleiding

- In 2030 telt Utrecht naar verwachting 400.000 inwoners, tegen 340.000 inwoners in 2016. In dit hoofdstuk gaan we in op de vraag wat deze bevolkingsgroei betekent voor de sportaccommodaties in de stad. Er ligt een onderzoek van het Mulier Instituut naar de ruimtebehoefte van de veldsporten; Ruimte voor sport in Utrecht 2016-2035, er is een Meerjaren Huisvestingsplan Binnensport en een zwemvisie in ontwikkeling. Dit zijn bouwstenen voor het beantwoorden van de vraag.

Van het sportbudget is 90 procent bestemd voor het in stand houden van de sportaccommodaties. Van de circa €100 voor sport per inwoner gaat dus €90 naar accommodaties. In de toekomst willen we het voorzieningenniveau op peil houden. Daarnaast streven we naar een efficiënter gebruik van accommodaties door het verhogen van de bezettingsgraad, het stimuleren van multifunctioneel gebruik, een tarievenbeleid dat 'verleidt' tot efficiënter gebruik, en het bieden van ruimte voor zelfbeheer van accommodaties. Uitgangspunt is dat de opbrengst van efficiënter gebruik binnen de sportbegroting wordt ingezet.



2.2 Capaciteit en efficiënt gebruik

2.2.1 Capaciteit: vraag en aanbod nu en in de toekomst

Binnensport

Utrecht heeft een jonge, hoog opgeleide bevolking met een tamelijk hoge sportparticipatie. Als we uitgaan van de norm van één sporthal per 15.000 inwoners zou er nu al een tekort van twee sporthallen zijn, dat oploopt tot een tekort van maximaal zes hallen in 2030. De wijken met het laagste aantal vierkante meters binnensportaccommodatie per inwoner zijn Noordoost, West en Binnenstad. In deze wijken zijn alleen gymzalen beschikbaar. Ruimte voor extra sporthallen zoeken we in of nabij de gebieden waar de komende jaren (woningbouw) plaatsvinden zoals de Merwedekanaalzone/Stationsgebied en mogelijk de Cartesiusdriehoek.

De gemeente moet zorgen voor voldoende accommodatie voor het beweegonderwijs in het primair en het voortgezet onderwijs. Dit is geregeld in de verordening onderwijshuisvesting. Gegeven de groei van het aantal 4-18 jarigen, zal ook de zaalcapaciteit moeten groeien. Zaalcapaciteit die bovendien binnen een vastgestelde afstand van de school beschikbaar moet zijn. We gaan de voor het onderwijs nodige zaalcapaciteit zoveel mogelijk clusteren in sporthallen. 's Avonds en in de weekenden kunnen die worden gebruikt door sportverenigingen en anders georganiseerde sporters. Zo slaan we twee vliegen in één klap: er hoeft maar één keer geïnvesteerd te worden en deze accommodaties kunnen goed gebruikt worden over de hele dag.

Veldsport

Voor de veldsporten is de komende jaren extra ruimte nodig. De verwachting is dat dit vooral in de omgeving van de Merwedekanaalzone (sportpark Nieuw Welgelegen), de oostkant van de stad (Maarschalkerweerd en omgeving) en Leidsche Rijn het geval zal zijn. De sportparken daar kennen al een hoge bezetting; verenigingen hebben wachtlijsten, terwijl er nauwelijks ruimte is voor uitbreiding. We zoeken in het binnenstedelijk gebied naar creatieve oplossingen voor de extra ruimtebehoefte. Een voorbeeld hiervan is het initiatief van sportvereniging Zwaluwen om velden aan te leggen op daken in het stationsgebied zoals de parkeergarage van de Jaarbeurs.

De resultaten van de in het voorjaar van 2016 geactualiseerde prognose van het Mulier Instituut worden met de netwerken voetbal, hockey en tennis besproken.

Voetbal

Voor voetbal heeft het Mulier Instituut berekend dat er, op de schaal van de stad, een klein overschot is aan wedstrijdvelden. In de jaren tot 2035 zou er een tekort kunnen ontstaan van vijf velden. Het aantal trainingsvelden is anno 2016 onvoldoende (twee velden tekort bij optimale stedelijke verdeling). Dit tekort loopt op tot zeven velden in 2020. Deze berekeningen zijn gebaseerd op de bevolkingsgroei. Als we zouden kijken naar de ledenontwikkeling van de afgelopen jaren zou de behoefte aan extra velden nog groter zijn. Toch is er nu op stedelijk niveau nog ruimte voor voetbal om te groeien. Het stedelijk bezettingspercentage van de voetbalvelden op zondagen ligt rond 30 procent. Ook de trainingscapaciteit wordt op sommige parken niet optimaal benut. Daarnaast zijn er grote verschillen in bezetting tussen sportparken en tussen wijken. Belangrijk is tot een optimaal gebruik van de sportparken te komen waarbij zoveel mogelijk Utrechters in hun eigen omgeving kunnen sporten. Conclusie: het is mogelijk en nodig om bestaande sportparken efficiënter te gebruiken.





Hockey
Hockey heeft de laatste jaren een hoge vlucht genomen. Alle hockeyverenigingen in Utrecht hebben wachtlijsten. Verdere intensivering van het gebruik van de huidige velden is maar beperkt mogelijk. In 2015 zijn twee nieuwe Utrechtse hockeyverenigingen opgericht. De nieuwe verenigingen kunnen nu al niet alle aangemelde kinderen een plek geven. In 2016 zijn twee nieuwe velden opgeleverd in Leidsche Rijn voor HC Rijnvliet. Hockeyvereniging UNO heeft geen eigen velden; het is de bedoeling dat UNO vanaf september 2016 gebruik maakt van de velden van sportcentrum Olympos. De nieuwe verenigingen zullen naar verwachting flink doorgroeien. De berekeningen van het Mulier Instituut laten een verwacht tekort zien van vijf tot acht hockeyvelden in 2020; vijf gebaseerd op de bevolkingsprognose, acht gebaseerd op de ledenontwikkeling. In de jaren tot 2035 zou, ook op basis van alleen de bevolkingsgroei, een uitbreiding met acht hockeyvelden realistisch zijn.

In de Ruimtelijke Strategie staat dat we zoeken naar ruimte voor minimaal één nieuw hockey complex.

Tennis
Tennis laat een tegengestelde ontwikkeling zien. Tussen 2010 en 2015 is, bij een bevolkingsgroei van negen procent, het aantal tennissers met twee procent afgenomen. Als deze trend doorzet, is er in 2020 op het niveau van de stad een klein overschot van vijf banen. Er zijn echter grote verschillen tussen verenigingen. Bij enkele verenigingen groeit het tekort aan banen, terwijl andere verenigingen kampen met een ledentekort.

Anders georganiseerde en ongeorganiseerde sport
Een trend van de laatste decennia is de groei van het aantal ongeorganiseerde en anders georganiseerde sporters. Dit komt o.a. tot uiting in de toenemende populariteit van het banenzwemmen. Voor de zwembaden verwachten we de toenemende vraag te kunnen opvangen met het beschikbare zwemwater. In de programmering van de zwembaden streven we naar meer ruimte voor banenzwemmen.





Ambities

- Geen – of kortere – wachtlijsten bij sportverenigingen.
- Ruimte voor de groeiende vraag naar sportaccommodaties die samenhangt met de groei van de stad, door efficiënter gebruik en (waar nodig en mogelijk) uitbreiding van accommodaties.

Dit gaan we doen:

- Samen met de sport: we betrekken sportverenigingen bij gebiedsontwikkelingen in de stad om samen te zoeken naar oplossingen voor de groeiende vraag naar sport.
- Binnensport (1): we vertalen de groei van de stad in benodigde capaciteit voor de binnensport in en rond de gebieden waar de bevolkingsgroei plaatsvindt. Daar waar mogelijk in samenwerking met particuliere initiatieven.
- Binnensport (2): bij toekomstige uitbreiding van scholen onderzoeken wij de mogelijkheid om, gekoppeld daaraan, de capaciteit voor de binnensport uit te breiden. Bij voorkeur in combinatie met / nabijheid van een sportpark. stadsgesprek
- Binnensport (3): in 2018 komt de nieuwe sporthal Loevenhoutsedijk beschikbaar.
- Veldsport in de winter: ondanks de beschikbaarheid van drie blaashallen en de Sportbox is de vraag naar zaalcapaciteit voor hockey in de wintermaanden nog steeds actueel. Steeds meer teams willen meedoen aan de regionale wintercompetitie in de zaal. Samen met de hockeyverenigingen, maar ook andere sportverenigingen blijven we zoeken naar oplossingen. (Dit is een actie uit het meerjaren huisvestingsplan binnensport.)
- Veldsport (1): we ‘vertalen’ de groei van de stad in benodigde capaciteit voor de buitensport en onderzoeken oplossingsrichtingen, zoals de omzetting van natuurgras naar kunstgras en extra velden in en rond de gebieden waar de bevolkingsgroei plaatsvindt.
- Veldsport (2): we bespreken de analyse van het Mulier Instituut in de VSU-netwerken voetbal, hockey en tennis – met deelname van de studentensport. stadsgesprek
- Veldsport (3): we realiseren extra capaciteit voor hockey door samenwerking met gemeenten in de regio, niet-gemeentelijke sportaanbieders, zoals Olympos, en private partijen, zoals de Jaarbeurs. Basis hiervoor is regionaal onderzoek van het Mulier Instituut, uitgevoerd in samenwerking met de hockeybond KNHB en de regiogemeenten. stadsgesprek
- Zwemmen: in de zwembaden verruimen we de mogelijkheden voor individueel sporten, met name het banenzwemmen.
- Bij de Voorjaarsnota 2017 presenteren we een plan van aanpak voor extra ruimte voor de binnensport en de buitensport, inclusief een financiële paragraaf en gekoppeld aan de groei van de stad.

2.2.2 Samenwerking met niet-gemeentelijke exploitanten en andere gemeenten

Een groeiend aantal (zakelijke) aanbieders betreedt de 'markt' van sport-accommodaties. Beperkte dit zich vroeger tot voornamelijk fitnesscentra en maneges, tegenwoordig zetten commerciële ondernemers sporten als paddle en five aside voetbal in de markt. Daarnaast hebben ook sportverenigingen belangstelling voor nieuwe sporten. Er zijn jonge ondernemers die urban sports een plek willen geven. Zoals The Sportbox in Zuilen met bossabal, indoor beachvolleybal en streetball. En KW4 aan de Koningin Wilhelminalaan met een skatehal en een boulderhal. Zij dragen bij aan de grote diversiteit van het sportaanbod in Utrecht. Maar ze zijn vaak afhankelijk van accommodaties die tijdelijk beschikbaar zijn.

Ook exploitanten van andere niet-gemeentelijke accommodaties vragen om samenwerking met de gemeente. Denk aan studentensportcentrum Olympos, de geprivatiseerde tennisverenigingen en schaatsbaan Vechtsebanen. Bijzondere aandacht krijgt de samenwerking met de studentensportraad, Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht en het Utrecht Science Park.

Samenwerken doen we waar nodig ook met de gemeenten in onze regio (de U10) en de grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Eindhoven (G5). Hier staat uitwisseling van kennis centraal.

Ambitie

Waar mogelijk pakken we kansen en bieden we ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in niet-gemeentelijke accommodaties.

Dit gaan we doen:

- Platform: we organiseren een platform voor alle Utrechtse sportaanbieders, dat een of twee keer per jaar bijeenkomt om de samenwerking te optimaliseren en kansen te verzilveren.
- U10 en G5: we zetten de kennisuitwisseling in U10 en G5-verband voort.
- We zoeken naar samenwerkingsmogelijkheden met Olympos op het gebied van accommodatiegebruik.
- We ondersteunen waar mogelijk creatieve sportruimte zoals de sporthallen KW4 en de Sportbox.



2.2.3 Efficiënt gebruik van accommodaties

Het gebruik van de accommodaties voor veld- en zaalsport verschilt sterk van accommodatie tot accommodatie. De sportparken in Leidsche Rijn en de oostkant van de stad zijn optimaal bezet. Verenigingen hebben wachtlijsten. In andere wijken, vooral Overvecht en Zuilen-noord, is de bezetting veel lager. Sommige sporters die daar om de hoek wonen, sporten aan de andere kant van de stad. Dit heeft te maken met imago, de organisatiekracht van sportverenigingen en de verouderde staat van sommige accommodaties.

Volgens de koers in het Meerjaren Huisvestingsplan Veldsport 2014 – 2020 en de eindrapportage van de Taskforce Sport streven we naar een efficiënter gebruik van sportvelden. Door slimme herschikking kan het gebruik van onderbenutte sportparken worden verhoogd en kunnen andere parken worden ontlast. Parken met structurele overcapaciteit kunnen we compacter en multifunctioneler maken of – deels – afstoten. Hierbij moeten we bedenken dat verhuizing van een vereniging naar een ander sportpark vaak een langdurig traject is. Budget om zo'n proces te versnellen (voor frictiekosten, aankoop van verenigingseigendom en begeleiding) ontbreekt. Ook de middelen voor het omzetten van grasvelden in kunstgrasvelden zijn beperkt.

De gemeente heeft vijftien sporthallen, acht sportzalen en 45 gymlokalen in eigendom. Op weekdagen worden die intensief gebruikt door scholen. Op avonden en in de weekenden zijn ze beschikbaar voor trainingen en wedstrijden van verenigingen en voor anders georganiseerde sport. De bezettingsgraad wisselt per wijk, per dag in de week, en per maand. De gemiddelde bezetting van de hallen en zalen is 46 procent. Bij de sporthallen zien we een piek van 93 procent in de wintermaanden.





Ambities

- Een beter gebruik van sportvelden door te focussen op sportparken met een lage bezetting, en door uitbreiding van de zondagcompetitie voor de jeugd bij voetbal en hockey.
- Een betere bezetting van de binnensportaccommodaties in de daluren, een betere spreiding van de bezetting over de stad en een betere bezetting van de sportzalen.

Dit gaan we doen bij de sportparken:

- Algemeen: we gaan er voor zorgen dat sportparken vaker worden gebruikt. Naast en samen met de sportverenigingen kunnen ze ruimte bieden voor anders georganiseerde sport, startpunt zijn voor looproutes en ruimte bieden aan nieuwe sporten.
- Focus: we besteden extra aandacht aan sportparken met een zeer lage bezetting. Vooral die sportparken waar fors in is geïnvesteerd en/of aantrekkelijk midden in de wijk gelegen zijn. Dit noemen we de focusstrategie. Voor de periode tot 2018 hebben we hiervoor drie parken aangewezen: Vechtzoom, Zuilen en Elinkwijk. Voor deze sportparken:
    - stellen we samen met de VSU een ontwikkelingsvisie op;
    - bieden we extra organisatorische ondersteuning (voorrang bij inzet van verenigingsondersteuners, buurtsportcoaches, beweegmakelaars);
    - verruimen we zo nodig de mogelijkheden van de bestemming;
    - verbeteren we de bereikbaarheid;
    - werven we nieuwe gebruikers, ook uit onderwijs, zorg, welzijn en bedrijfsleven;
    - stemmen we af met andere beleidsvelden; zo is sportpark Vechtzoom onderdeel van de ‘versnelling’ in Overvecht.
- Voetballen op zondag: samen met de VSU en de voetbalbond KNVB bevorderen we dat jeugdvoetbal voor een deel op zondagen wordt geprogrammeerd. We willen dat in 2020 50 procent van de F-pupillen en 30 procent van de E-pupillen structureel op zondag speelt. Daarnaast is langer spelen op zaterdag een optie.
- We blijven de bezetting van sportparken analyseren.
- We zoeken aansluiting bij innovaties die gecombineerd gebruik van velden mogelijk maken. stadsgesprek

Dit gaan we doen bij de binnensportaccommodaties:

- Zaalverdelingscriteria: we herijken de criteria voor de zaalverdeling. Een voorstel van de zaalverdelingscommissie wordt, naar aanleiding van de reacties van de sportverenigingen, aangepast. De invoering van de nieuwe criteria is een jaar uitgesteld, tot eind 2016, door ontwikkelingen rond sporthal Lunetten en sporthal Oudenrijn. De zaalverdeling voor het seizoen 2017-2018 zal volgens de nieuwe criteria plaatsvinden.
- We onderzoeken of we de reserveringstermijn voor binnensportaccommodaties kunnen verkorten.

2.2.4 Tarieven

De huidige tariefsystematiek voor sportaccommodaties is op onderdelen verouderd en versnipperd. De tarieven zijn historisch gegroeid. Anno 2016 is niet meer transparant waarom destijds voor deze systematiek is gekozen. Er is scheefgroei tussen de accommodatiesoorten. Ook betalen verenigingen die een zelfde soort accommodatie gebruiken verschillende tarieven. In november 2015 hebben we in een kick-off bijeenkomst met de sportverenigingen gepresenteerd hoe de huidige tarieven zijn opgebouwd voor binnensport- en buitensportaccommodaties en zwembaden.

Met de verenigingen hebben we gediscussieerd over knelpunten in de huidige systematiek en mogelijke oplossingen. Er is een klankbordgroep gevormd met vertegenwoordigers van diverse sporten - met een goede verdeling van binnensport, buitensport, zwemmen en de VSU. Deze klankbordgroep heeft de wijzigingsvoorstellen van de gemeente getoetst en ideeën aangedragen. Deze voorstellen en ideeën zijn vertaald in uitgangspunten voor een nieuw tarievenbeleid. De uitgangspunten dragen bij aan de volgende doelen:

- het stimuleren van efficiënt gebruik;
- inzicht bieden in de werkelijke kosten;
- een meer rechtvaardige verdeling van gemeentelijke middelen (harmonisatie);
- ruimte voor topsportbeoefening;
- ruimte voor initiatieven van gebruikers om meer eigenaarschap en ondernemerschap te ontwikkelen in combinatie met het gebruik of beheer van de sportaccommodaties.

In mei 2016 is de concept-notitie met beleidsuitgangspunten verstuurd naar de commissie Mens & Samenleving en aan de verenigingen en overige gebruikers van de sportaccommodaties. Er zijn inloopspreekuren georganiseerd om vragen over deze uitgangspunten te beantwoorden. De concept tarieven die volgens deze uitgangspunten zijn berekend, zijn in september 2016 bekend gemaakt. De gebruikers van sportaccommodaties kunnen nu berekenen wat dit financieel voor hen betekent. Aanpassing van de tarieven zal in redelijkheid worden doorgevoerd met aandacht voor de financiële draagkracht van de betrokken verenigingen.

Ambitie

Een eenvoudig, transparant en flexibel tarievenbeleid voor sportaccommodaties.

Dit gaan we doen:

- Vaststelling tarievenbeleid: we zorgen ervoor dat het college van B en W en de gemeenteraad het nieuwe tarievenbeleid met de tarieventabel in het eerste kwartaal van 2017 kunnen vaststellen.
- Invoering: het nieuwe systeem wordt ingevoerd per augustus 2017 voor de sporten met een sportseizoen tussen september en juni, en per januari 2018 voor de sporten met een sportseizoen per kalenderjaar.
- We zullen tussentijds monitoren of er nog effecten in beeld komen die niet vooraf voorzien waren. Medio 2019 zal het nieuwe tarievensysteem geëvalueerd worden.



2.2.5 Roeiwater

Roeien is een sport die hoort bij studentensteden. De drie Utrechtse roeiverenigingen (samen ruim 2000 roeiers), maken zich grote zorgen over het voortbestaan van de roeisport in Utrecht. Het dagelijks trainingswater op het Merwedekanaal wordt meer en meer gebruikt door anderen. Toekomstige ontwikkelingen zoals havens en vaarrondjes zullen trainen op het kanaal steeds moeilijker maken. De Utrechtse situatie is uniek: het is het drukste, smalste en kortste trainingswater voor de roeisport in Nederland, terwijl Utrecht relatief veel roeiers telt. In januari 2016 hebben we in een ‘plein’ bijeenkomst alle belangen in beeld gebracht.

Ambitie:

Een duurzame oplossing voor de roeisport in nauwe samenwerking met de roeiverenigingen en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Dit gaan we doen:

- We reageren op motie M2015/130 van de gemeenteraad met de input die is opgehaald in de genoemde ‘plein’ bijeenkomst.
- Om de roeimogelijkheden in stand te houden of te vergroten lopen er verschillende onderzoeken naar een mogelijke nieuwe roeibaan in Utrecht. Bijvoorbeeld een onderzoek van de Universiteit Utrecht.
- Voor dagelijks trainen blijft het Merwedekanaal nodig. Daarom krijgt roeien een plaats in de nieuwe structuurvisie Merwedekanaal en de ontwikkeling van het stationsgebied.



2.3 Ruimte voor zelfbeheer en ondernemerschap van verenigingen

Zowel bij sportverenigingen als in de politiek leeft de behoefte om mogelijkheden van zelfbeheer en medebeheer te verkennen. Op enkele sportaccommodaties wordt al geoefend met zelfbeheer of medebeheer. Per augustus 2016 is het beheer van sporthal Lunetten overgedragen aan twee basketbalverenigingen voor een pilotperiode van vier jaar.

Samen met de VSU en de verenigingen onderzoeken we de mogelijkheden voor multifunctioneel gebruik van verenigingsaccommodaties op de sportparken. Met als mogelijke uitkomst een 'buurthuis van de toekomst': een plek in de buurt waar diverse maatschappelijke activiteiten samen komen en mensen elkaar weten te vinden. De VSU informeert de verenigingen in 2016 over de hiervoor beschikbare geldstromen, de belemmeringen die er zijn, en de procedures die een vereniging moet doorlopen om multifunctioneel gebruik mogelijk te maken.



Ambitie:
Toename van medebeheer of zelfbeheer waar daaraan behoefte is en waar het kan.

Dit gaan we doen:

- Bestemming sportparken: we verruimen waar mogelijk de bestemming van sportparken, zodat deze ook voor andere maatschappelijke functies kunnen worden gebruikt. Dit doen we bij de reguliere actualisatie van bestemmingsplannen.
- Horeca: we inventariseren samen met de VSU en de verenigingen welke belemmeringen de horeca-regelgeving met zich meebrengt voor de ondersteunende horeca op sportaccommodaties. Met de G5 (de vier grote steden plus Eindhoven) en de U10 (de tien gemeenten van de regio Utrecht) zoeken we naar oplossingen.
- Sporthal in zelfbeheer: we monitoren de pilot met zelfbeheer van sporthal Lunetten. We kijken naar de bezetting, de klanttevredenheid en de maatschappelijke opbrengsten van de pilot. In de tweede helft van 2017 volgt een eerste evaluatie.
- Leidraad zelfbeheer: we ontwikkelen een leidraad annex handreiking voor gebruikers van sportaccommodaties die geïnteresseerd zijn in zelfbeheer of medebeheer. Met aandacht voor o.a. de voorwaarden voor zelfbeheer, waaronder de regels voor ondersteunende horeca. Voor de leidraad benutten we de ervaringen opgedaan met lopende zelfbeheerinitiatieven. We zoeken de maximale ruimte op binnen de geldende wet- en regelgeving.
- 'Ondernemerschap': we stimuleren ondernemerschap bij sportverenigingen door hen te laten zien welke vergoedingen en tariefkortingen mogelijk zijn, wanneer zij taken en verantwoordelijkheden van de gemeente overnemen.
- We onderzoeken of ook in de zomermaanden het beheer en de exploitatie van zwembad De Krommerijn aan de Stichting Exploitatie Zwembad De Krommerijn overgedragen kunnen worden.

2.4 Kwaliteit, toegankelijkheid en duurzaamheid van sportaccommodaties

Onze norm is dat de accommodaties voldoen aan de eisen van de sportbonden en NOC*NSF en breed inzetbaar zijn. De zwembaden voldoen aan het keurmerk Veilig en Schoon en daarmee aan de wettelijke vereisten voor zwembaden.

Het beleid voor de toegankelijkheid van openbare gebouwen ligt vast in de stedelijke Agenda 22. De Utrechtse zwembaden, sporthallen, sportzalen en gymzalen voldoen aan de richtlijnen voor toegankelijkheid uit het Bouwbesluit. Op toegankelijkutrecht.nl is de toegankelijkheid van genoemde sportaccommodaties in beeld gebracht. Daarnaast is er de app Sport Drempelvrij. Deze app is bedoeld om meer zicht te krijgen op belemmeringen die mensen met een beperking ervaren in bijvoorbeeld een sporthal of zwembad, als sporter, vrijwilliger of toeschouwer.

Het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid is ook op de sportaccommodaties van toepassing.



Ambitie:

We streven naar kwalitatief goede en duurzame sportaccommodaties, die ook voor mensen met een beperking goed toegankelijk zijn en die door tenminste 75 procent van de gebruikers met een voldoende worden beoordeeld.

Dit gaan we doen:

- Klanttevredenheid: de Utrechtse Vastgoed Organisatie ontwikkelt een standaardmeting voor klanttevredenheid. We maken duidelijk hoe we de klanttevredenheid meten. De uitkomsten presenteren we ook per wijk en per accommodatie. stadsgeprek Zo weten we of een accommodatie aan de verwachtingen voldoet. De resultaten gebruiken we om verbeteringen te realiseren.
- Bij de tijd blijven: we gaan mee met de tijd en de ontwikkelingen in de sport. Zo is tegenwoordig in alle sporthallen wifi beschikbaar, zodat over uitslagen online gecommuniceerd kan worden.
- Extra kwaliteit: als een vereniging hogere kwaliteit wenst, kan dit in overleg en tegen betaling van de meerkosten worden geregeld. Een voorbeeld is de opwaardering van zand-hockeyvelden naar (semi)water-hockeyvelden.
- Onderhoud: we onderzoeken hoe we gebruikers meer kunnen betrekken bij de planning en het niveau van het onderhoud. stadsgesprek (Dit raakt aan zelfbeheer en medebeheer, zie 2.3).
- Betere toegankelijkheid: op basis van een inventarisatie van Solgu (zie toegankelijkutrecht.nl) en de opbrengst van de app Sport Drempelvrij bepalen we welke verbetermaatregelen we bij het onderhoud van een accommodatie kunnen meenemen. Nieuwe accommodaties worden conform het Bouwbesluit gerealiseerd.
- Duurzaamheid: de Utrechtse Vastgoed Organisatie neemt in haar plannen duurzaamheidsmaatregelen op voor al het maatschappelijk vastgoed. In 2015 is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor verdere verduurzaming van de zwembaden Den Hommel en De Kwakel. Voor Den Hommel ligt er een uitvoeringsplan.
- Gymzalen: in Overvecht worden twee gymzalen ontworpen volgens de BENG-norm (Bijna Energie Neutraal Gebouw). Vanaf eind 2020 moet alle nieuwbouw in Nederland aan deze norm voldoen.
- Subsidie: verenigingen met een eigen accommodatie kunnen via de VSU subsidie aanvragen voor verduurzaming van de accommodatie.

3. Topsport en talentontwikkeling

In de Sportvisie hebben we over topsport en talentontwikkeling geconstateerd dat Utrecht vooral goed is in het ondersteunen en begeleiden van jong talent. De mogelijkheden om talent te behouden, dat doorstoot naar de top, zijn beperkt - ook door de relatief bescheiden middelen die de stad beschikbaar heeft voor topsport. Vandaar dat Utrecht zich het beste kan profileren als talentenstad. Binnen de mogelijkheden blijven we topsport in de stad faciliteren. Het creëren van een goed klimaat voor topsporters en topsporttalenten vereist samenwerking met onze topsport-partners in de stad en het bedrijfsleven.

Feiten en cijfers over topsport en talentontwikkeling in Utrecht:

In de stad wonen en/of sporten circa 165 topsporters en talenten met NOC*NSF-status. Utrecht is de vestigingsplaats van het Nationaal Topsport Centrum Waterpolo en het Nationaal Hockey Centrum. De stad telt drie Regionale Talent Centra (RTC): voor schaatsen, roeien en basketbal. Een RTC voor judo en voor waterpolo zijn in ontwikkeling. De Vereniging Sport Utrecht kent een topsportplatform, waarbij 15 topsportverenigingen zijn aangesloten.

Ondersteuning topsportverenigingen

Volgens het kernsportbeleid (2012-2015) ondersteunde de gemeente vijf sporten: atletiek, hockey, roeien, waterpolo en wielrennen. De kernsportevaluatie in 2015 wees uit dat de keuze voor vaste kernsporten niet meer past bij de huidige dynamiek van de Utrechtse sportwereld. Daarom verleggen we de focus naar topsport-verenigingen. Dit zijn verenigingen die extra voorzieningen bieden voor talent-ontwikkeling en topsport. Met deze nieuwe focus scheppen we meer ruimte voor deze verenigingen en voor nieuwe topsportinitiatieven in de stad.

We stimuleren topsportverenigingen om samen te werken. Een mooi voorbeeld is de Topsportcorridor Utrecht Oost: een initiatief van een aantal topsport-verenigingen aan de oostkant van de stad (waaronder UZSC, Kampong, Hellas en FC Utrecht) in samenwerking met belangrijke partners als Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, Utrecht Science Park en het bedrijfsleven.

Nationaal Topsport Centrum (NTC)

NOC*NSF verlegt het accent van het individueel ondersteunen van topsporters en toptalent naar ondersteuning in de vorm van programma's binnen topsportcentra. De topsportcentra bieden de mogelijkheid om opleiding, wonen en topsport met elkaar te combineren in dezelfde stad. Dit is een belangrijke voorwaarde voor topsporters om te kunnen excelleren.



We hebben in samenwerking met de Koninklijke Nederlandse Zwembond (KNZB) in 2009 het Nationaal Topsport Centrum (NTC) Waterpolo opgericht. Dit krijgt voor de dames A-selectie (nationale waterpoloselectie) en S-1 selectie (Jong Oranje) in periode 2012-2016 financiële ondersteuning van zowel NOC*NSF als de gemeente. In september 2016, na de Olympische zomerspelen in Rio de Janeiro, zal NOC*NSF bekendmaken of zij de financiële ondersteuning aan de NTC's voortzet. Als gemeente hebben we al besloten de ondersteuning voort te zetten, tenzij NOC*NSF met een ander besluit komt. In dat geval bekijken we de zaak opnieuw.

Het Nationaal Hockey Centrum (NHC) is sinds kort gevestigd in Utrecht en zal in 2017 verdere invulling krijgen. We maken met de Koninklijke Nederlandse Hockeybond (KNHB) afspraken over gezamenlijke financiële ondersteuning.

De vestiging van minimaal één NTC is voor NOC*NSF een belangrijke voorwaarde voor het toewijzen van Regionale Topsport Organisaties (RTO's, voorheen Olympisch Netwerk) aan gemeenten. Het NTC Waterpolo is daarom essentieel voor Utrecht om de Vereniging Sport Utrecht (VSU) als RTO in Midden Nederland te behouden. Als Regionale Topsport Organisatie krijgt VSU financiering van NOC*NSF voor de begeleiding van talenten en topsporters met een status. Als de kans zich voordoet om in onze stad een Centrum voor Topsport en Onderwijs (CTO) te realiseren, zullen we dit met onze partners onderzoeken.

Regionale Talent Centra (RTC)

In het beleid van NOC*NSF worden ook de Regionale Talent Centra een belangrijker bouwsteen voor de topsport. Daarom willen we de ontwikkeling van RTC's in Utrecht ondersteunen. Voorwaarden zijn dat een RTC van toegevoegde waarde is voor de sport en in samenwerking met één of meer topsportverenigingen tot stand komt.

Talentontwikkeling

De gemeente subsidieert de begeleiding van sportief talent, die uitgevoerd wordt door de VSU. Het gaat om talentvolle sporters die advisering op maat krijgen. Landelijk zien we een verschuiving van individuele ondersteuning en begeleiding naar programmatische ondersteuning. Op talentontwikkeling wordt met ingang van 2017 bezuinigd. Dit als gevolg van de bezuinigingsvoorstellen uit de Eindrapportage Taskforce. Om deze reden zullen we samen met de VSU keuzes moeten maken over de begeleiding van sportief talent in de komende jaren.

Topsporters als rolmodellen

Topsporters zijn een voorbeeld, bieden inspiratie en stimuleren anderen om te gaan sporten. Het project Toppers bij jou op School van de VSU is succesvol. Topsporters bezoeken basisscholen om kinderen te enthousiasmeren voor sport en te vertellen wat een topsportleven inhoudt als het gaat om gezond leven, eten en hard trainen. We zetten dit project voort. De VSU geeft het een nog steviger basis door samenwerking met Harten voor Sport en FC Utrecht Maatschappelijk.

Utrecht is trots op de prestaties van sporters die wonen en/of sporten in de stad. Sporters die een bijzondere prestatie leveren zetten we graag in het zonnetje, ook om hun voorbeeldrol voor inwoners te accentueren. Bij uitzonderlijke prestaties vindt een huldiging plaats. Jaarlijks vindt de uitreiking van de Utrechtse Sport-prijzen plaats. De organisatie van de Sportprijs is in handen van de VSU – in opdracht van de gemeente.





Ambitie

- Het topsportklimaat in Utrecht levert een positieve bijdrage aan de uitstraling van de stad en het profiel van Healthy Urban Living.
- Utrecht biedt een topsportklimaat en topsportinfratructuur waarin topsporttalenten en topsporters zich kunnen ontwikkelen.
- Topsporttalenten en topsporters inspireren andere Utrechters om te gaan sporten.
- Samenwerking tussen sportverenigingen, sportorganisaties, bedrijven, onderwijsinstellingen en gemeente resulteert in een beter topsportklimaat. stadsgesprek

Dit gaan we doen:

- Topsportverenigingen: we laten de keuze voor kernsporten los. We focussen op topsportverenigingen die extra voorzieningen bieden voor talentontwikkeling en topsport - of hiervoor concrete ambities hebben. De VSU ondersteunt deze verenigingen. We stimuleren topsportverenigingen om samen te werken en kennis en faciliteiten te delen. Hierbij zullen we extra inzet plegen op de Topsportcorridor Oost. In het accommodatiebeleid geven we topsport meer aandacht. stadsgesprek
- Nationale en regionale centra: we streven naar minimaal twee NTC's en minimaal vier RTC's in de stad. In de periode 2017-2020 ondersteunen we het NTC Waterpolo en het NHC Hockey. De gemeente faciliteert de RTC's in de stad door mee te denken over samenwerkingsmogelijkheden, te helpen bij het oplossen van problemen en bij de lobby voor accreditaties. De VSU ondersteunt de RTC's.
- Ondersteuning topsporters en topsporttalenten: de VSU draagt als Regionale Topsport Organisatie (RTO) zorg voor de begeleiding van topsporttalenten en topsporters die een NOC*NSF status hebben en/of deelnemen aan programma's van een topsportvereniging, RTC of NTC, gevestigd in Utrecht.
- Onderwijs en huisvesting: in overleg met het voortgezet en vervolgonderwijs zoeken we naar (nog) betere afstemming tussen sport en onderwijs, zodat topsporttalenten school en sport goed kunnen combineren. Met de woningcorporaties Mitros, SSH en Socius onderzoeken we of voor topsporters meer huisvesting kan worden gerealiseerd.
- Podium: we continueren de jaarlijkse uitreiking van sportprijzen en het huldigingenbeleid als podium waarop topsporters zich kunnen laten zien als inspirerend voorbeeld voor anderen.
- We blijven het belang van topsport en talentontwikkeling voor de stad uitdragen. Het gaat om de betekenis van topsport voor de breedtesport, de stedelijke economie, de nationale en internationale uitstraling van de stad en het profiel van Healthy Urban Living. stadsgesprek Dit doen we samen met partners in diverse samenwerkingsverbanden.

4. Evenementen

Sportevenementen zijn een middel om zoveel mogelijk Utrechters kennis te laten maken met sport. Daarom stimuleren wij de organisatie van evenementen, niet alleen met subsidies maar ook met kennis en het beschikbaar stellen van lokale netwerken. Jaarlijks vinden in Utrecht 20 tot 25 breedtesportevenementen plaats, gericht op kennismaking met het sportaanbod en de sportverenigingen. In 2015 was Utrecht het middelpunt van de internationale sportwereld met de start van de Tour de France. Het Grand Départ en de vele daarmee verbonden activiteiten waren een groot succes. Begin 2016 was Utrecht gaststad voor de beste schakers ter wereld tijdens het Tata Steel Chess Tournament 'On Tour' in het Utrechtse Spoorwegmuseum. Ook hieraan was een bijzonder side event verbonden: het Utrechtseschoolschaakkampioenschap.

EK vrouwenvoetbal en NK atletiek

In 2017 is Utrecht speelstad tijdens het Europees Kampioenschap voetbal voor vrouwen. Zondag 16 juli is de openingswedstrijd van het toernooi met de Oranje Leeuwinnen in stadion Galgenwaard. In 2017 is Utrecht ook het strijdtoneel van het NK Atletiek, waar we 'onze eigen' Dafne Schippers aan de start verwachten.

Bij al deze evenementen organiseren we side events. Hierbij werken we samen met vele vrijwilligers en partners op het gebied van cultuur, onderwijs, volksgezondheid en economie. Samen streven we naar een programma dat aantrekkelijk is voor bezoekers en van toegevoegde waarde voor de stad. De gemeente neemt het initiatief om verenigingen en andere partners in een zo vroeg mogelijk stadium bij de organisatie te betrekken. stadsgesprek

Na het EK Vrouwenvoetbal in 2017 is de kalender van internationale sport-evenementen in de komende jaren nog leeg. In 2016 consulteren we interne en externe partners over de vraag, op welke internationale (top)sportevenementen Utrecht zich zou moeten richten in de komende periode. De resultaten van deze consultatie deelt Utrecht met het samenwerkingsverband 'de Kracht van Sportevenementen'. Hierin werken vijf steden (de G4 plus Eindhoven), NOC*NSF en het ministerie van VWS samen bij de werving van internationale topsport-evenementen voor Nederland. De consultatiefase wordt eind 2016 afgerond. De resultaten gebruiken we om een keuze te maken voor drie tot vijf evenementen. Voor deze evenementen voeren we een haalbaarheidsonderzoek uit en starten we eventueel een bidprocedure. In het haalbaarheidsonderzoek wordt rekening gehouden met het beschikbare budget voor evenementen, als ook de bereidheid van partners van de stad om hieraan bij te dragen. Indien een groter budget noodzakelijk is (zoals het geval was bij het Grand Départ), zullen incidenteel voorstellen daarvoor aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Jaarlijkse evenementen

Naast de (inter)nationale evenementen kent onze stad een mooie kalender van jaarlijkse (top)sportevenementen. Zoals de Singelloop, de Marathon, de Ronde van Midden Nederland en het Paasworsteltoernooi. Veel evenementen kennen een lange historie; we houden ze graag op de agenda. Afstemming is nodig voor een aantrekkelijk en evenwichtig aanbod van sportevenementen, gespreid over de stad en in de tijd. Hierover zijn we voortdurend in overleg met organisatoren en andere stakeholders. Met hen streven we ook naar het verhogen van de kwaliteit en het vergroten van de uitstraling van evenementen.
We faciliteren dit door het platform Sportevenementen. stadsgesprek
Organisatoren hebben aangegeven, dat ze het aanvragen van een vergunning soms ingewikkeld en kostbaar vinden. Dit krijgt in de komende jaren extra aandacht. stadsgesprek Daarnaast maken we voor organisatoren inzichtelijk op welke subsidieregelingen ze een beroep kunnen doen. Informatie hierover zullen we samen met de VSU jaarlijks actualiseren en onder de aandacht brengen van (potentiële) organisatoren. stadsgesprek



Stadspromotie

De sensatie van het Grand Départ van de Tour de France heeft veel betekend voor de promotie van Utrecht. We willen deze lijn doorzetten door het instellen van een Evenementenfonds. Dit zal bijdragen aan een meerjarige programmering van – bij het profiel van Utrecht passende – internationale publiekstrekkers. Zo houden we de internationale exposure van de Tourstart vast en promoten we Utrecht als aantrekkelijke vestigingsplaats voor nieuwe bedrijven. Duurzaamheid en Healthy Urban Living zijn ook bij sportevenementen centrale thema's in de stadspromotie. Voor 2017 en 2018 is er voor sportevenementen € 200.000 per jaar beschikbaar. Daarnaast is er voor die jaren € 300.000 per jaar beschikbaar voor andersoortige evenementen. Over prolongatie van het Evenementenfonds na 2018 nemen we later een besluit. Onze ambitie is dat marktpartijen het fonds verdubbelen.

Ambitie

- Jaarlijks 20 tot 25 breedtesportevenementen in de stad.
- Vijf tot tien jaarlijks terugkerende topsportevenementen in de stad.
- In de periode 2017-2020 één tot drie (inter)nationale topsportevenementen in de stad.
- Meer Utrechters bewegen en sporten dankzij de stimulans die uitgaat van evenementen.

Dit gaan we doen

- Platform Sportevenementen: we continueren het platform voor organisatoren van sportevenementen, gericht op het vergroten van kennis, ervaring, afstemming en samenwerking.
- EK vrouwenvoetbal en NK atletiek 2017: we starten de voorbereiding van de organisatie van beide kampioenschappen en de side events, in samenwerking met partners, waaronder de VSU en Harten voor Sport.
- Acquisitie: we werven één tot drie grote (inter)nationale sportevenementen voor de komende jaren. Onder andere hiervoor blijven we deelnemen aan het landelijke netwerk Kracht van Sportevenementen.



5. Financieel overzicht

De Sportnota bevat geen voorstellen voor grote begrotingswijzigingen. Op basis van de Voorjaarsnota wordt €200.000 aan het budget voor sportevenementen toegevoegd. We maken €50.000 per jaar vrij voor 'Sport doet Meer'. De mogelijke opbrengst van efficiënter gebruik van sportaccommodaties zetten we in binnen de begroting sport. Over de consequenties van de groei van de stad voor het aantal sportvoorzieningen rapporteren we bij de Voorjaarsnota 2017. De verwachting is dat het stedelijke sportbudget van ongeveer €100 per inwoner ook op de lange termijn nodig is. Onderstaand overzicht loopt vooruit op de programmabegroting 2017. De genoemde bedragen zijn pas zeker, na vaststelling van de programmabegroting 2017.

ACCOMMODATIEBELEID	2017	2018	2019	2020
Lasten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
Programmageld / Exploitatielasten	340.900	340.900	340.900	340.900
Vastgoed (belastingen, verzekeringen, kapitaallasten)	106.400	107.800	109.300	109.300
	447.300	**448.700**	**450.200**	**450.200**
Baten				
n.v.t.	-	-	-	-
Saldo	**447.300**	**448.700**	**450.200**	**450.200**

SPORTSTIMULERING	2017	2018	2019	2020
Lasten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
- Programmageld / Exploitatielasten	1.741.300	1.741.300	1.741.300	1.741.300
- Vastgoed (belastingen, verzekeringen, kapitaallasten)	1.700	1.700	1.700	1.700
	1.743.000	**1.743.000**	**1.743.000**	**1.743.000**
Baten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
- n.v.t.	-	-	-	-
Saldo	**1.743.000**	**1.743.000**	**1.743.000**	**1.743.000**

TOPSPORT- EN TALENTONTWIKKELING	2017	2018	2019	2020
Lasten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
- Programmageld / Exploitatielasten	201.300	201.300	208.300	208.300
	201.300	**201.300**	**208.300**	**208.300**
Baten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
- n.v.t.	-	-	-	-
Saldo	**201.300**	**201.300**	**208.300**	**208.300**

SPORTEVENEMENTEN	2017 *	2018 *	2019	2020
Lasten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
- Programmageld / Exploitatielasten	471.100	471.100	271.100	271.100
	471.100	**471.100**	**271.100**	**271.100**
Baten				
- n.v.t.	-	-	-	-
Saldo	**471.100**	**471.100**	**271.100**	**271.100**

* Bij de VJN 2016 is incidenteel 200.000 euro extra toegekend voor 2017 en 2018

ZWEMBADEN	2017	2018	2019	2020
Lasten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
- Programmageld / Exploitatielasten	5.815.900	5.815.900	5.917.300	5.917.300
- Vastgoed (belastingen, verzekeringen, kapitaallasten)	2.574.600	2.574.600	2.574.600	2.574.600
- Onderhoud	853.800	853.800	853.800	853.800
	9.244.300	**9.244.300**	**9.345.700**	**9.345.700**
Baten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
- Huren, tarieven, overige baten	3.568.000	3.568.000	3.568.000	3.568.000
	3.568.000	**3.568.000**	**3.568.000**	**3.568.000**
Saldo	**5.676.300**	**5.676.300**	**5.777.700**	**5.777.700**

BUITENACCOMMODATIES	2017	2018	2019	2020
Lasten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
- Programmageld / Exploitatielasten	2.824.000	2.824.000	2.925.300	2.925.300
- Vastgoed (belastingen, verzekeringen, kapitaallasten)	5.913.300	5.913.300	5.913.300	5.913.300
- Onderhoud	1.034.600	1.034.600	1.034.600	1.034.600
	9.771.900	**9.771.900**	**9.873.200**	**9.873.200**
Baten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
- Huren, tarieven, overige baten	1.421.700	1.421.700	1.421.700	1.421.700
	1.421.700	**1.421.700**	**1.421.700**	**1.421.700**
Saldo	**8.350.200**	**8.350.200**	**8.451.500**	**8.451.500**

BINNENACCOMMODATIES	2017	2018	2019	2020
Lasten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
- Programmageld / Exploitatielasten	6.638.400	6.638.400	6.739.700	6.739.700
- Vastgoed (belastingen, verzekeringen, kapitaallasten)	2.337.200	2.337.200	2.337.200	2.337.200
- Onderhoud	1.383.900	1.383.900	1.383.900	1.383.900
	10.359.500	**10.359.500**	**10.460.800**	**10.460.800**
Baten	**EUR**	**EUR**	**EUR**	**EUR**
- Huren, tarieven, overige baten	2.886.600	2.886.600	2.886.600	2.886.600
	2.886.600	**2.886.600**	**2.886.600**	**2.886.600**
Saldo	**7.472.900**	**7.472.900**	**7.574.200**	**7.574.200**

OVERHEAD *	2017	2018	2019	2020
	EUR	**EUR**	**EUR**	**EUR**
Lasten	2.326.000	2.326.000	2.327.300	2.327.300
Saldo	**2.326.000**	**2.326.000**	**2.327.300**	**2.327.300**

* De overhead is niet op de onderdelen apart opgenomen, maar in één overzicht samengevat.

Colofon

Uitgever
Gemeente Utrecht

Fotografie
Bart Hoogveld (1), Joris Knapen (2), Yvon van Megen (4), Kenneth Verwaal (5),
Robert Oosterbroek (6,12), Eddy Steenvoorden (8,10), Desiree Meulenmans (9),
Willem Mes (11,15,25), FC Utrecht (16), Irma Vos (17,26), Marnix Schmidt (18,21,27),
Anton van Daal (19), Jarno Dekker (19), Andrew Paquette (20),
Thies Bening (22), Sportbox (23), FC Utrecht (24), Gertjan Kooij, Beeldboot (28),
Geert Lommers (30), Maria Nijehuis (31), Jimme Porton (32)

Met dank aan de VSU en Harten voor Sport.

Vormgeving
Ontwerpwerk, Den Haag

Bezoekadres Stadskantoor | Stadsplateau 1, Utrecht
Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030 **Fax** 030 - 286 59 90
E-mail info@utrecht.nl
www.utrecht.nl

Utrecht sportief en gezond

Activering
Bewegen
Leren
Ontspanning
Gezondheid
Vrijwillige inzet
Talentontwikkeling
Toegankelijk voor iedereen
Sociale ontmoeting

Sportstimulering

Meer Utrechters gaan sporten en bewegen (1.1)*
- Passend en betaalbaar sport- of beweegaanbod
- Versterking van de samenwerking met andere sectoren
- Continuering van het programma Sport en Bewegen in de Buurt

Vitale verenigingen (1.2.1)*
- Ondersteuning van minder vitale verenigingen
- Stimuleren van samenwerking tussen verenigingen
- Pool van vrijwillige experts organiseren
- De combinatiefunctionarissen blijven
- Stimuleren van veilig sportklimaat
- Efficiënt gebruik accommodaties
- Procedure voor gebruiksrecht accommodaties

Meer sportverenigingen met maatschappelijke meerwaarde (1.2.2)*
- Versterken sociaal ondernemerschap
- Traject Maatschappelijk verantwoord verenigen in kader van 'Sport doet meer'
- Vergroten bekendheid van 'Sport doet Meer'

Anders georganiseerde sporters en sportaanbieders worden meer betrokken (1.3)*
- Een stem geven aan ongeorganiseerde sporters en de anders georganiseerde sport
- Een platform voor Utrechtse sportaanbieders
- Website sportstad-Utrecht meer aandacht

De openbare ruimte benutten we optimaal voor sporten en bewegen (1.4)*
- Ketenaanpak openbare ruimte
- Multifunctioneel gebruik bij herinrichting
- Wijkspeelruimteplannen als toetsingskader
- Investeren in Playgrounds voor urban sports
- Participatie bij herinrichting
- Meldpunt sportfaciliteiten openbare ruimte
- Www. Sportstad-utrecht.nl voor sportaanbod en locaties
- Afstemming met en tussen organisatoren van sportevenementen

Passend sport- en beweegaanbod voor kwetsbare Utrechters van jong tot oud (1.5)*
- Sportaanbod inzichtelijk en vindbaar maken
- Initiatieven voor laagdrempelig sport- en beweegaanbod ondersteunen
- Versterken en continueren 'Sport doet Meer'
- Inzet beweegmaatjes vergroten en versterken
- Kwetsbare inwoners als vrijwilligers
- Betaalbaar sportaanbod
- Inzet netwerk 'Sport op Maat'
- Beweeg- en vitaliteitsmakelaars
- Buurtsportclubs
- Aanbod voor ouderen op plekken waar zij al komen
- Sportaanbod bij vluchtelingen onder de aandacht brengen

Toename deelname aan bewegen door kwetsbare kinderen (1.6)*
- Combinatiefunctionarissen en buurtsportcoaches
- Leerlijn 'Sportief vermogen'
- Ontwikkeling van kader
- Werken met wijk- en buurtprofielen
- Buurtsportclub
- Jeugdsportfonds
- Zwemvaardigheid in de achterstandswijken verhogen
- Sportaanbod op maat
- Zoeken geschikte indicator voor sportdeelname jongeren
- Samenwerking met onderwijs

Kracht van sport voor re-integratie meer benutten (1.7)*
- Mogelijkheden voor verenigingen inzichtelijk maken
- Onderzoek 'bureau voor de Sport': netwerk voor kennisdeling
- Ondersteuning sportverenigingen
- Werkcontactdagen met als thema Fit en gezond

Accommodaties

Wachtlijsten terugdringen en de groei van de stad opvangen (2.1.1)*
- Samen met sportverenigingen zoeken naar oplossingen voor de groeiende vraag
- Benodigde capaciteit voor binnensport en veldsport zoeken in of nabij gebieden met (bevolkings)groei
- Koppeling uitbreiding onderwijs en capaciteit binnensport
- In 2018 komt sporthal Loevenhoutsedijk beschikbaar
- Zoeken van oplossingen voor de vraag van zaalhockey in de winter
- Mulier rapport met veldsportverenigingen bespreken
- Extra capaciteit voor hockey
- Bij zwembaden mogelijkheden voor individueel sporten verruimen
- Bij voorjaarsnota 2017 een plan voor extra ruimte voor binnen-en buitensport door groei van de stad

Niet-gemeentelijke accommodaties betrekken (2.2.2)*
- Een platform voor Utrechtse sportaanbieders
- Kennisuitwisseling
- Samenwerking met Olympos
- Ondersteuning van particuliere initiatieven/creatieve sportruimte

Efficiënter gebruik en betere bezetting van sportparken en binnensportaccommodaties (2.2.3)*

Sportparken:
- Breder gebruik van de sportparken
- Focusstrategie op sportparken met zeer lage bezetting
- Stimuleren van de zondagcompetitie voor voetbal en hockey
- Aansluiten bij innovaties voor gecombineerd gebruik van velden

Binnensport:
- Herijken van de zaalverdelingscriteria
- Onderzoek naar verkorten van reserveringstermijn

Eenvoudig, transparant en flexibel tarievenbeleid (2.2.4)*
- Nieuwe tarieventabel in 2017
- Tussentijds monitoren en evaluatie van het nieuwe systeem in 2019

Een duurzame oplossing voor de roeisport (2.2.5)*
- Onderzoek naar een roeibaan in Utrecht
- Roeien in structuurvisie Merwedekanaal en ontwikkeling van stationsgebied

Meer medebeheer of zelfbeheer (2.3)*
- Verruimen van de bestemmingen van de sportparken
- Oplossingen zoeken voor ondersteunende horeca
- Pilot Sporthal in zelfbeheer monitoren
- Leidraad/handreiking met de mogelijkheden voor zelfbeheer of medebeheer
- Stimuleren van het ondernemerschap van verenigingen
- Beheer en exploitatie van zwembad de Krommerijn in de zomer in onderzoek

Kwalitatief goede, duurzame en toegankelijke sportaccommodaties (2.4)*
- Standaardmeting voor klanttevredenheid
- Wifi overal beschikbaar
- Extra kwaliteit tegen meerkosten mogelijk
- Gebruikers betrekken bij onderhoudsplanning en -niveau
- Betere toegankelijkheid
- Duurzaamheidsmaatregelen in gemeentelijk vastgoed (o.a. zwembaden Den Hommel en De Kwakel)
- In Overvecht twee gymzalen ontworpen volgens de BENG (Bijna Energie Neutraal Gebouw) norm
- Subsidie voor duurzaamheidsmaatregelen bij verenigingen

Topsport en talentontwikkeling

Goed klimaat voor topsporttalenten, ook als inspiratie voor Utrechters om te gaan sporten
- Focus op topsportverenigingen met extra voorzieningen voor talentontwikkeling en topsport
- Vestiging van minimaal vier RTC's en twee NTC's in de stad
- Ondersteuning topsporters en topsporttalenten
- Afstemming onderwijsprogramma's en huisvesting
- Jaarlijkse sportprijsuitreiking
- Belang van topsport en talentontwikkeling voor de stad meer benoemen en inzichtelijk maken

Evenementen

Stimuleren van sport en bewegen door sportevenementen
- Platform Sportevenementen
- Side events bij EK Vrouwenvoetbal en NK Atletiek
- Werven van één tot drie grote (inter)nationale sportevenementen

Financieel

	2017	2018	2019	2020
Accommodatie	447.300	448.700	450.200	450.200
Sportstimulering	1.743.000	1.743.000	1.743.000	1.743.000
Topsport- en talentontwikkeling	201.300	201.300	208.300	208.300
Sportevenementen	471.100	471.100	271.100	271.100
Zwembaden	9.244.300	9.244.300	9.345.700	9.345.700
Buitenaccommodaties	9.771.900	9.771.900	9.873.200	9.873.200
Binnenaccommodaties	10.359.500	10.359.500	10.460.800	10.460.800

De nummers verwijzen naar de paragrafen uit de Sportnota

Ir P.F.C. Jansen
Wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening,
Vastgoed, Dierenwelzijn, Sport, Wijk Zuidwest
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl /twitter @PaulusJansenSP

Gemeente Utrecht

Leden van de raad

3525VV

Behandeld door	S.B. Beenen	**Datum**	30 augustus 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 64329	**Ons kenmerk**	16.506483
E-mail	s.beenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Sportnota 2017-2020
Bijlage(n)	1. Overzicht ambities en acties 2. Nota, Utrecht sportief en gezond 3. Niet of deels overgenomen ideeën uit stadsgesprek		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Eind vorig jaar heeft de gemeenteraad het College verzocht om de Sportvisie uit 2015 verder uit te werken in een sportnota. Het concept van de nota is op 29 augustus door het college vrijgegeven voor behandeling en vaststelling in de raad. Deze brief gaat kort in op de sportnota en de verschillende bijlagen en informatie die als input voor de sportnota heeft gediend.

De titel van de nota luidt: 'Utrecht, sportief en gezond'. Utrecht streeft naar een optimale sportinfrastructuur die mensen uitnodigt tot sporten en bewegen als onderdeel van een gezonde leefstijl. Dat is onze missie voor sporten en bewegen in Utrecht. Sporten en bewegen dragen eraan bij dat inwoners zich gezond(er) voelen. Sport brengt plezier, activeert, brengt mensen bij elkaar, helpt talenten te ontwikkelen, leert omgaan met tegenslagen en biedt mogelijkheden voor vrijwilligerswerk. Vanuit deze centrale missie zijn er ambities en acties in vier hoofdstukken uitgewerkt, rondom de thema's sportstimulering, accommodaties, topsport & talentontwikkeling en evenementen.

In de bijlagen vindt u het overzicht van de ambities en acties uit de nota (bijlage 1). De nummers verwijzen naar de paragrafen in de nota. In de totale nota (bijlage 2) zijn de achtergronden en toelichting op de ambities en acties terug te lezen. Hierin is met 'links' aangegeven welke ideeën zijn overgenomen van het stadsgesprek dat op 11 mei is gehouden. De meeste ideeën zijn meegenomen. Er is een apart overzichtje gemaakt van de ideeën die niet of deels haalbaar zijn (bijlage 3). De deelnemers aan het stadsgesprek ontvangen deze brief met alle bijlagen ook.

Ir P.F.C. Jansen
Wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening,
Vastgoed, Dierenwelzijn, Sport, Wijk Zuidwest

Gemeente Utrecht

Datum **30 augustus 2016**

Op de website van de gemeente Utrecht zijn de onderzoeken terug te vinden, die als extra input voor de nota hebben gediend (zie utrecht.nl/sportbeleid). Het gaat om:

- Factsheet Sportstimulering
- Factsheet en onderzoek Anders georganiseerd sporten
- Onderzoek Veldsport
- Notitie Sporten en bewegen naar vermogen

Met vriendelijke groet,

Paulus Jansen

Bijlage van ideeën uit stadsgesprek die niet of deels zijn overgenomen

Veel van de inbreng van de deelnemers van het stadsgesprek is overgenomen in de sportnota. Dit is in de nota terug te vinden bij de verwijzingen naar het verslag van de workshop van het stadsgesprek. Een aantal onderwerpen zijn niet of deels overgenomen. Hieronder is de uitleg hiervoor terug te lezen.

1. **Accommodaties: toekomstige capaciteit en multifunctioneel gebruik**

Capaciteit:

- Meer hockeyvelden
- Extra kunstgras voor training voetbal
- Voetbalvelden omzetten in hockey

Op dit moment is hier geen budget voor. De consequenties van de groei van de stad voor de sportvoorzieningen worden bij de Voorjaarsnota 2017 in beeld gebracht.

- Laat sportverenigingen van Olympos verplaatsen naar slecht bezette sportparken.

Het is niet in het belang van Olympos en de studentensport als veel verenigingen Olympos verlaten.

- Topsporthal galgenwaard meer gebruiken voor topsport.

Galgenwaard vooral als topsporthal inzetten is zowel qua bezetting als qua kosten niet haalbaar.

Efficiënt gebruik:

- Laat studenten overdag trainen.

Dat stuurt de gemeente niet, maar bepalen de verenigingen zelf.

2. **Accommodaties: eigenaarschap, kwaliteit en tarieven**

Toegankelijkheid:

- De kleedkamercapaciteit (per sportpark/accommodatie) aanpassen op het gebruik door mensen met een lichamelijke beperking: deze mensen hebben meer ruimte nodig en voelen zich in de reguliere dames- of herenkleedkamer 'bekeken'.

Vooralsnog onvoldoende info beschikbaar om hier echt iets mee te gaan doen.

Duurzaamheid:

- Voor gemeentelijke accommodaties: zorg voor een energielabel en maak dat transparant. Verbeter het energielabel indien mogelijk (planmatig onderhoud)

Wenselijk, maar door gebrek aan budget vooralsnog niet haalbaar. Wel worden waar mogelijk bij planmatig onderhoud duurzaamheidsmaatregelen toegepast.

- Sporthalkantines vaker open. Dan maar niet commercieel.

Pachters zijn afhankelijk van de deelnemers aan de sportactiviteiten. Bij onvoldoende aanloop is het voor hen niet interessant om open te blijven. Pilot sporthal in zelfbeheer geeft gelegenheid om meer eigen invloed te hebben.

3. **Anders georganiseerd sporten en sporten en bewegen in de openbare ruimte** /

4. **Sportende jongeren, gezonde jongeren**

- Sportaccommodaties gratis maken

Financieel onhaalbaar gelet op de exploitatie van de sportaccommodaties.

5. **Sporten en bewegen naar vermogen**

- In het contract tussen gemeente en zorg- en welzijnsaanbieders een target opnemen over het aantal personen dat naar sport geleid moet worden.

Dit vraagt een te gedetailleerde sturing en past daarom niet in het gemeentelijk beleid.

- (Punten)systeem opzetten om sport (op maat) betaalbaar te maken: men kan punten verdienen door vrijwilligerswerk te verrichten en daarmee gratis/met korting sporten.

Sportverenigingen kunnen zelf mensen gratis/met korting laten sporten als tegenprestatie voor het doen van vrijwilligerswerk.

- Beschikbaarheid sportfaciliteiten van ziekenhuizen, verpleeghuizen etc. breder inzetten.

Dit is lastig te realiseren vanwege de afhankelijkheid van verschillende partijen om hieraan mee te werken. Waar mogelijk worden deze verbindingen gelegd.

6. **Sport en re-integratie**

- Instellen 'Bureau voor de sport'

Inzet is om geen nieuwe organisatie op te zetten. Wel kan gedacht worden aan een netwerk waar we door kennisdeling waarde toevoegen en drempels verlagen.

7. Topsport en talentontwikkeling / 8. Evenementen

- Organisatie van NK Studentenvoetbal bij W UEFA 2017

Dit wordt meegenomen in de planvorming side events W UEFA 2017.

- Side event programma's richting op groepen/wijken die nog niet/weinig sporten

Dit wordt meegenomen in toekomstige planvorming side events bij grote sportevenementen.

- Inzichtelijk maken van verschillende subsidieregelingen die voor sportevenementen van belang zijn.

Jaarlijks updaten van het overzicht dat gemeente en VSU hiervoor publiceert op haar website en dit jaarlijks kenbaar maken aan (potentiële) organisatoren (Niet expliciet overgenomen in de Sportnota, wel meenemen in de werkplannen/afspraken met VSU).

- Criteria bij het beoordelen/aantrekken van topevents:
  - Type Sport
  - Doelgroep
  - Waarde voor citymarketing
  - Internationaal profiel van de stad (studentenstad – 7 stippen)

Suggesties en wegingen worden meegenomen in de consultatie op welke internationale (top)sportevenementen Utrecht zich zou moeten richten in de komende periode.

- Taken en rollen van gemeente, VSU, verenigingen en andere partijen scherper neerzetten in de Sportnota

Dit punt is niet alleen benoemd als aandachtspunt voor evenementen, maar in het algemeen als aandachtspunt voor de nota. Waar mogelijk is daar vorm aan gegeven.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Maatschappelijke Ontwikkeling Toussaint, N.J. (Niek)
Kenmerk	16.506219
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 115

Sportnota 2017-2020

besluit

1 Er mee in te stemmen dat sportstimulering vooral wordt gericht op buurten en groepen met de grootste achterstand in sportdeelname en gezondheid.

2 In te stemmen met het beschikbaar stellen van 50.000 euro per jaar voor de ondersteuning van maatschappelijk betrokken verenigingen 'Sport doet Meer', te dekken uit de Programmabegroting Sport.

3 In te stemmen met het rapporteren over de consequenties van de groei van de stad voor de sportaccommodaties bij de Voorjaarsnota 2017 in samenhang met de huidige wachtlijstproblematiek.

4 In te stemmen met het loslaten van de keuze voor kernsporten en in plaats daarvan de focus te leggen op topsportverenigingen die goede voorzieningen bieden voor talentontwikkeling en topsport.

5 Op basis van consultatie van interne en externe partners een strategie uit te werken voor internationale (top)sportevenementen.

6 Begin 2019 een Tussenrapportage uitvoering Sportnota op te stellen en begin 2021 een Eindevaluatie.

7 De nota 'Utrecht, sportief en gezond' (sportnota 2017-2020) vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

M 2016/263

Motie 'Meer Utrechters halen de beweegnorm door synergie Sport en Volksgezondheid'

De raad van de gemeente Utrecht bijeen in vergadering op 22 december 2016 ter behandeling van de Sportnota 2017-2020:

Constaterende dat:

- De sportnota is gericht op een 'optimale sportinfrastructuur die mensen uitnodigt tot sporten en bewegen als onderdeel van een gezonde leefstijl';
- 'Gezondheid' immers een belangrijke maatschappelijke waarde heeft in het Utrechtse beleid;
- Het terugdringen van de gezondheidsverschillen in de stad wordt gezien als een belangrijke opgave;

Overwegende dat:

- Bewegen en sport een bewezen positief effect hebben op gezonde leefstijl en gezondheid;
- Er grote verschillen zijn tussen groepen Utrechters als het gaat om lidmaatschap van een sportvereniging (jeugd) en het halen van de beweeg- of de fitnorm (volwassenen);
- De sportnota ambities verwoordt voor sportdeelname van de jeugd in verschillende wijken, maar geen over het halen van de beweegnorm bij volwassenen in verschillende wijken of van verschillende achtergronden;

Roept het college op:

- Synergie tussen de portefeuilles sport en volksgezondheid te organiseren als het gaat om stimulering van bewegen en sport

En gaat over tot de orde van de dag

Judith Tielen
VVD

Hilde Kaalmans
SP

Stevendelhaas
GroenLinks

Unanieme Aangenomen

Ir P.F.C. Jansen
Wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening,
Vastgoed, Dierenwelzijn, Sport, Wijk Zuidwest
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl /twitter @PaulusJansenSP

Aan de leden van de commissie Mens & Samenleving

Behandeld door	A.W. Velthuis/M. Meininger	**Datum**	14 december 2016
Doorkiesnummer	61276/ 62827	**Ons kenmerk**	16.509735
E-mail	a.velthuis@utrecht.nl m.meininger@utrecht.nl	**Onderwerp**	Toezegging raadsvoorstel Sportnota d.d. 24 november 2016
Bijlage(n)	2		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

Op 24 november 2016 is bij de commissiebehandeling van de 'Sportnota 2017-2020' de toezegging gedaan u inzicht te geven in de inzet op sportstimulering in de wijken door 'Harten voor Sport' (nr 16/T1479) en de vraag hoeveel budget er nodig is om de ambitie sporttevredenheid te verhogen naar 90% (nr 16/T1478).

Inzet sportstimulering 2017 door 'Harten voor Sport'.
In 2017 zetten we combinatiefunctionarissen, beweegmakelaars en buurtsportcoaches in om te werken aan sport- en beweegstimulering. Deze inzet is met name gericht op de wijken Overvecht, Noordwest, Zuidwest en Zuid. In het meegestuurde overzicht (bijlage 1) ziet u de verdeling van het aantal in te zetten formatieplaatsen over de verschillende Utrechtse wijken.

Verhogen sporttevredenheid naar 90%.
Op basis van de resultaten van de huidige klanttevredenheidsonderzoeken kan worden ingezet op het verhogen van de kwaliteit van de binnen- en buitensportaccommodaties.
Uit het onderzoek naar tevredenheid komt naar voren dat de binnensportaccommodaties relatief laag scoren op hygiëne/schoonmaak. Een extra schoonmaak ronde kan aan deze klachten tegemoet komen. Dit verhoogt de jaarlijkse exploitatielasten met € 182.000,-.

Bij de buitensportaccommodaties betreffen de meeste klachten de staat van onderhoud van kleedaccommodaties. Dit heeft mede te maken met het eigenaarschap, dat ca. 15 jaar geleden is overgedragen aan verenigingen. Met name kleine verenigingen zullen moeite hebben om vervanging en/of renovatie van de gebouwen ouder dan 40 jaar financieel rond te krijgen. Het voorstel is de privatisering van deze gebouwen terug te draaien en de gebouwen duurzaam te herontwikkelen. Het gaat om een gebouwvolume van 2465 m2. Terugdraaien van de privatisering voor deze gebouwen ouder dan 40 jaar betekent het structureel verhogen van de kapitaallasten met € 304.500,- en het structureel verhogen van exploitatielasten buitenaccommodaties met € 38.500,-.

Ir P.F.C. Jansen
Wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening,
Vastgoed, Dierenwelzijn, Sport, Wijk Zuidwest

Datum **14 december 2016**

De kleedaccommodaties in eigendom van de gemeente ouder dan 40 jaar, staan reeds op de investeringsplanning.

De totale kosten van deze voorstellen voor de binnen- en buitensport: bedragen structureel: € 525.000,- excl. BTW per jaar.

Met vriendelijke groet,

Paulus Jansen

Bijlage 1.

Inzet sportstimulering 2017

	Inzet combinatie-functionarissen	Inzet Sport en Bewegen in de Buurt, Beweegmakelaars	Inzet Buurtsport coaches	Overig	Totaal FTE's	%	
Uitvoering wijken							
Overvecht	2,80	1,82	0,21		4,83	17%	
Noordwest / West	3,00	1,74	0,26		5,00	17%	
Zuidwest	2,40	1,33	0,21		3,94	14%	
VdM / LR	1,80	0,80	0,16		2,76	10%	
Zuid, Oost, Noordoost, Binnenstad	2,50	1,33	0,16		3,99	14%	Voornamelijk inzet in Zuid
Uitvoering stedelijk							
Voortgezet onderwijs / jongeren	3,70	0,38			4,08	14%	
Sport op Maat / sport met beperking	0,80	0,05		0,84	1,69	6%	inclusief consulent aangepast sporten
Ondersteuning							
Monitoring en communicatie		1,00			1,00	3%	
Programma management		1,43			1,43	5%	
					28,72	100%	

Bijlage 2

Huidige cijfers:
De klanttevredenheidsmetingen voor de gemeentelijke sportvoorzieningen laten de volgende gemiddelde rapportcijfers zien:

Welzijnsaccommodaties: 7,2
Sportparken: 6,8
Zwembaden: 7,2

Binnensportaccommodaties: het klanttevredenheidsonderzoek loopt momenteel (najaar 2016) een tussenscore op eind november laat het volgende zien:

Sporthallen: 7,8 (een hoog gemiddeld rapportcijfer)
Gymzalen 6,7.

Een analyse op het scoreverloop "hoeveel % van de bezoekers geeft een voldoende" zal in de nieuwe opzet van het klanttevredenheidsonderzoek een gedetailleerd inzicht gaan geven.

Om de klanttevredenheid naar 90% te brengen, zou het voorstel zijn om op basis van een analyse van de tussenresultaten, te focussen op de volgende onderdelen:

Binnensportaccommodaties, gym- en sportzalen:
Op de vraag wat er beter kan, geeft 33% van de respondenten aan dat de hygiëne van de gymzalen beter kan. De analyse hierop is dat de schoonmaak in de ochtend plaatsvindt. Dit is bewust "voor" het gebruik door het bewegingsonderwijs overdag. De sportverenigingen komen daardoor aan het einde van de dag in een intensief gebruikte gymzaal.

Voorstel: Tussenschoonmaak, extra schoonmaakronde
Het voorstel is om een tussenschoonmaak te organiseren op gymzalen met een hoge bezettingsgraad (>50%) zodat ook het avondgebruik kan rekenen op schone gym- en sportzalen en toiletten. Een raming van de extra jaarlijkse exploitatielasten die hiermee gemoeid zijn, komt op € 182.000,-.

Buitensportaccommodaties, kleedgebouwen:
Het voorstel is om de oudste kleedgebouwen op gemeentelijke sportparken te renoveren/vernieuwen.

Ongeveer 15 jaar geleden is een weg ingeslagen om kleedgebouwen op sportparken te privatiseren aan sportverenigingen die daar een kans in zagen. Met het overdragen van de kleedgebouwen werd een huurverlaging op de veldhuur doorgevoerd. De motivatie hiervoor was de gedachte dat een vereniging goedkoper kon werken onder andere door middel van zelfwerkzaamheid en/of sponsoring binnen een vereniging. De gemeente heeft als gevolg daarvan geen verantwoordelijkheid over het onderhoud en de schoonmaak van deze gebouwen en verenigingen waren al zelf verantwoordelijk voor de verwarming van het douchewater en het schoonhouden van de kleedkamers en het sportcomplex.

Binnen de gemeente zijn er momenteel drie beheer categorieën te onderscheiden:
1. Geprivatiseerde kleedgebouwen na nieuwbouw:
Het merendeel van de privatiseringen heeft plaatsgevonden in combinatie met nieuwbouw als gevolg van gebiedsontwikkelingen in de bestaande stad of verplaatsing naar Leidsche Rijn. De gemiddelde leeftijd van de kleedgebouwen op deze locaties is daarmee relatief laag ca. 8 jaar.

2. Geprivatiseerde kleedgebouwen bestaande bouw:
Dit betreft de geprivatiseerde kleedgebouwen die met éénmalig onderhoudsgeld (ca.15 jaar geleden was de gemiddelde leeftijd van deze gebouwen 25 jaar) in combinatie met een structurele korting op de veldhuur zijn overgedragen aan sportverenigingen. Dit soms wel en soms niet in combinatie met een erfpachtconstructie.

3. Gemeentelijke kleedgebouwen:
Kleedgebouwen in eigendom bij de gemeente. Dit betreft veelal sportparken met gecombineerd gebruik of een sportpark met één vereniging die in het verleden niet heeft gekozen voor privatisering. Deze categorie kleedgebouwen zijn opgenomen in de gemeentelijke investeringsplanning en worden na 40 jaar vervangen door nieuwbouw of grootschalige renovatie. De komende jaren staat een aantal kleedgebouwen op de investeringsplanning: het kleedgebouw/dienstverblijf op Sportpark Zoudenbalch, het kleedgebouw op atletiekbaan Overvecht en de kleedgebouwen op Lunetten. Het is een bewuste keuze om aan het einde van de levensduur van deze kleedgebouwen minder onderhoud uit te voeren in afwachting van de renovatie.

Voorstel ter verbetering van de klanttevredenheid:
Terugdraaien privatisering kleedgebouwen bij kleine verenigingen:
In de tweede categorie bevindt zich in 2016 een groot aantal kleedgebouwen met een gemiddelde leeftijd van 40 jaar. Globaal gaat het hier over een gebouwvolume van 2465 m2 verdeeld over meerdere sportparken. Met name kleine verenigingen zullen moeite hebben om vervanging en/of renovatie van de gebouwen ouder dan 40 jaar financieel rond te krijgen.

Het voorstel is om te onderzoeken of nieuwbouw van de oudste kleedgebouwen (40 jaar en ouder) door de gemeente tot de mogelijkheid behoort. Hiervoor kan gekozen worden voor overdracht van middelen of terugdraaien privatisering van de kleedgebouwen, waarna gemeentelijke nieuwbouw kan plaatsvinden. Hierbij kunnen de kleedgebouwen dan ook duurzaam (BENG) herontwikkeld worden. Met dit voorstel is een investeringsbedrag gemoeid van € 4.680.000,-. Dit resulteert in structurele kapitaallasten van € 304.500,- per jaar. Bijkomende kosten bij het terugdraaien van de privatisering zijn de lasten voor onderhoud en verzekeringen. De verrekening met het wegvallen van de korting op de veldhuur, resulteert in een jaarlijks extra geraamd exploitatiebudget van € 38.500,-.

Totaal benodigd jaarbudget:
De structurele extra lasten, benodigd om de kleedgebouwen in gemeentelijke exploitatie terug te nemen, komt daarmee op € 343.000,- excl. btw per jaar. De schoonmaak van de kleedgebouwen en afrekening van duurzame energie blijft voor rekening van de sportverenigingen.

Resultaat:
Bij nieuwbouw of renovatie van kleedgebouwen ouder dan 40 jaar zullen de terugkerende klachten over slechte kleedkamers sterk verminderen.

De gemiddelde leeftijd van de kleedgebouwen op buitensportaccommodaties is in 2016 circa 24 jaar. Na herbouw van 2465 m2 kleedgebouw zal in 2019 -2020 de leeftijd van de gemeentelijke kleedgebouwen voor de buitensportaccommodaties op gemiddelde 12 jaar uitkomen en een spectaculaire sprong vooruit maken om de klanttevredenheid daarmee te verhogen.

Mogelijk planning:
De gemeentelijke kleedgebouwen, ouder dan 40 jaar, zijn reeds in de investeringsplanning opgenomen, deze worden in de komende drie jaar vervangen/gerenoveerd.

De terug te nemen kleedgebouwen kunnen gepland worden in de komende 3-4 jaar, afhankelijk van de te volgen procedure.

Totale financiële gevolgen
Structureel verhogen exploitatielasten binnensportaccommodaties met € 182.000,-
Structureel verhogen kapitaallasten buitenaccommodaties met € 304.500,-
Structureel verhogen van exploitatielasten buitenaccommodaties met € 38.500,-

Totaal structureel: € 525.000,- excl. BTW per jaar.

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Kuin, C.A. (Arienne)
Kenmerk	16.507166
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 116
Geheim	Nee

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 De in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte opgenomen Hoofdstructuur Openbare Ruimte (p.13) vast te stellen als uitgangspunt voor de functie en betekenis die de verschillende delen van de stad Utrecht hebben.

2 In te stemmen met de drie Utrechtse kwaliteitsniveaus Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure, zoals opgenomen in de Kadernota (p.17).

3 In te stemmen met het kwaliteitsniveau Utrechtse Allure voor de gebieden die op de kaart met ‘De drie Utrechtse kwaliteiten’ de aanduiding ‘Utrechtse Allure’ hebben.

4 In te stemmen met het kwaliteitsniveau Domstad voor de gebieden die op de kaart ‘De drie Utrechtse kwaliteiten’ de aanduiding ‘Domstad’ hebben.

5 In te stemmen met het kwaliteitsniveau ‘Domstad Bijzonder voor de gebieden die op de kaart ‘De drie Utrechtse kwaliteiten’ de aanduiding ‘Domstad Bijzonder’ hebben.

6 Burgemeester en wethouders te mandateren wijzigingen aan te brengen in het overzicht met bijzondere plekken en daarmee het aantal plekken dat voor het kwaliteitsniveau “Domstad Bijzonder” in aanmerking komt onder de voorwaarde dat de investerings- en exploitatielasten gedekt zijn en de Raad van de besluiten op de hoogte wordt gesteld.

7 De Kadernota 'Kwaliteit Openbare Ruimte' vast te stellen, waarmee de regie en samenhang in de kwaliteit van de openbare Ruimte wordt geborgd.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Toezeggingen wethouder:

De wethouder zegt toe voor de raadsbehandeling de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte op basis van het debat in de commissie aan te vullen op de aspecten toegankelijkheid, participatie, gezamenlijk beheer (PPS, publieke private samenwerking), reclame in de openbare ruimte, klimaatadaptatie en bestaande OV-structuren.

Terug in de Raad:

Terug in de raad: Afhankelijk van de toegezegde aanvullingen:
Mogelijke amendementen m.b.t. relatie inbreiding met ontwikkelingen aangrenzende gebieden (GL), indeling gebieden (Hoogh Boulandt, Maliebaan) (CDA, S&S), benaming gebieden (CU). Motie m.b.t. inrichting buitenruimte ziekenhuizen (PvdA).

Gemeente Utrecht

Status: B

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_6757
Bijlage: Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (december 2016)
Bijlage: CiebriefSenR Kadernota KOR
Bijlage: STREKT TER VERVANGING Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (december 2016, incl markeringen)

Eerdere besluitvorming

Uitvoering

- De uitwerking van de drie kwaliteiten voor de stad wordt gedaan door een stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de meest betrokken organisatieonderdelen. Deze uitwerking bestaat uit het integreren van het vigerende beleid op stedelijk- en wijkniveau voor de openbare ruimte en wordt in nauwe samenwerking gedaan met het project 'Beter Bestemmen' en de 'Ruimtelijke Strategie Utrecht'. Belangrijk onderdeel is het aanpassen van het ondersteunende digitale instrumentarium, zoals het Handboek Openbare Ruimte (HOR).

- Vierjaarlijks wordt de actualisatie van het Handboek Openbare Ruimte aangeboden aan het college van B&W.
- Het College kan het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder van plekken in de stad wijzigen bij de actualisatie van het Handboek Openbare Ruimte of tussentijds bij besluiten.

Gemeente Utrecht

Context

Bij dit raadsvoorstel hoort ook een commissiebrief. Hierin wordt antwoord gegeven op de vragen die zijn gesteld in de Commissie Stad en Ruimte van 18 februari 2016.

De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte past bij de lijn die wordt ingezet met de in uw Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht.. We bouwen aan een gezonde toekomst voor de bewoners, ondernemers en bezoekers van Utrecht door in te zetten op gezonde verstedelijking. Hiervoor is de kwaliteit (inrichtingskwaliteit, beheer en gebruiksmogelijkheden) van de openbare ruimte een essentiële bouwsteen.

In 2013 is gestart met het verkennen van de mogelijkheden om de regie in de openbare ruimte te verbeteren. Onderwerpen waren onder andere meer "werk met werk" te maken, de stad minder vaak opbreken, een betere uitstraling geven en meer samenhang in het gebruik, de inrichting en het beheer te organiseren. Deze onderwerpen sluiten ook aan op de resultaten van het rekenkameronderzoek "Signalen uit de openbare ruimte", uitgevoerd in 2012. Hierin is geconstateerd dat de afstemming tussen verschillende werkzaamheden en de communicatie daarover naar bewoners beter kan. Andere belangrijke besluiten zijn het vaststellen van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (2012) en Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen (SRSRSB, 2016). Ook deze documenten onderstrepen het belang van een kwalitatief goede openbare ruimte voor een gezonde stedelijke levensstijl. De Pilot Openbare Ruimte Centrum, samen met Centrummanagement Utrecht (CMU), pakt de openbare ruimte op een integrale wijze aan,. Een belangrijk kader voor het beheer is de Nota Onderhoud kapitaalgoederen openbare ruimte 2016-2019.

In deze Kadernota staat centraal wat inhoudelijk nodig is om het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte en daarmee de regie te verbeteren. Utrecht staat voor een aantal belangrijke opgaven; de inzet op binnenstedelijk bouwen en gezonde verstedelijking, het klimaatadaptief ontwikkelen van de stad, het beter toegankelijk maken van de openbare ruimte (Agenda 22) en het meer rekening houden met de (on)mogelijkheden van de ondergrond. De voorliggende Kadernota 'Kwaliteit Openbare Ruimte' zorgt voor de inhoudelijke samenhang in en ambitie voor de openbare ruimte. Het is geen nieuw beleid, maar brengt samenhang in belangrijke beleidsnota's en ambities voor de openbare ruimte. Voorbeelden hiervan zijn de Structuurvisie Utrecht 2015/2030, Groenstructuurplan, Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen, de Erfgoedagenda, Welstandsbeleid en de Economische Agenda. Deze kadernota maakt de ambitie voor de openbare ruimte expliciet. De nota loopt vooruit op de ontwikkelingen rond de Omgevingswet. Voorliggend kader kan straks gebruikt worden voor het opstellen van omgevingsvisies.

Onderdeel van deze Kadernota 'Kwaliteit Openbare Ruimte' is een kaart met de Hoofdstructuur Openbare Ruimte en een kaart met de drie kwaliteitsniveaus (Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure). Hiermee worden gebruik, inrichting en beheer beter afgestemd. Het resultaat van een inrichting volgens de principes van deze kwaliteitsniveaus is een aantrekkelijkere, veiligere, schonere en gezondere openbare ruimte. De kadernota wordt toegevoegd aan het Handboek Openbare ruimte.

Parallel aan deze kadernota wordt gewerkt aan het verankeren van de ambities voor de openbare ruimte in de werkprocessen. Belangrijke stap is het afstemmen van de werkzaamheden in de openbare ruimte. De advies- en toetscommissie BInG. Deze commissie toetst alle ingrepen in de openbare ruimte op de balans tussen gebruik, inrichting en de ruimtelijke en technische kwaliteiten. De commissie bestaat uit vertegenwoordigers vanuit verschillende ambtelijke afdelingen op het gebied van veiligheid, gebruik en beheer. De komende periode wordt bovendien gewerkt aan het de actualisatie van het Utrechts Planproces (UPP) tot een proces voor de gehele keten: van initiatief tot beheer en onderhoud.

Gemeente Utrecht

Beslispunt

1 De in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte opgenomen Hoofdstructuur Openbare Ruimte (p.13) vast te stellen als uitgangspunt voor de functie en betekenis die de verschillende delen van de stad Utrecht hebben.

Argumenten

1.1 De openbare ruimte draagt verschillend bij aan de identiteit van de stad.
Afhankelijk van de functie en betekenis draagt een plek (bijvoorbeeld een park of plein), lijn (bijv. oude weg, stedelijke weg) of gebied (bijv. Tuindorp of Papendorp) in de stad bij aan de identiteit van de stad als geheel of is van economische en sociale betekenis voor de wijken en buurten.

1.2 De inhoudelijke kaders zijn gebaseerd op door de gemeenteraad vastgesteld beleid.
Belangrijke onderleggers voor de kaart met de Hoofdstructuur Openbare Ruimte is het vastgestelde beleid van de gemeente Utrecht. In de nota zelf is aangegeven op welk beleid de verschillende onderdelen zijn gebaseerd. Voorbeelden van belangrijke nota's zijn het Groenbeleid (Bomenbeleid en Groenstructuurplan), Welstandsbeleid, de Structuurvisie Utrecht 2015/2030, het ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en de Nota Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen.

1.3 Het structureert en zorgt voor betere afstemming van beleid voor de openbare ruimte.
De bestaande circa 40 nota's over de openbare ruimte zijn vooral sectoraal. De kaart met de hoofdstructuur openbare ruimte biedt een kapstok om samenhang aan te brengen in bestaande en toekomstige nota's. Dit sluit aan bij de doelen van de Omgevingswet om plannen en toetsingskaders voor de fysieke leefomgeving te integreren.

Beslispunt

2 In te stemmen met de drie Utrechtse kwaliteitsniveaus Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure, zoals opgenomen in de Kadernota (p.17).

Argumenten

2.1 Met de kwaliteitsniveaus wordt transparant waar welke kwaliteit van toepassing is zodat bewoners, belanghebbenden en ontwerpers weten wat de uitgangspunten zijn voor het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.
De kadernota stelt voor om de diversiteit aan kwaliteiten in de openbare ruimte terug te brengen tot drie kwaliteiten, gekoppeld aan de hoofdstructuur van de openbare ruimte. Utrechtse Allure is het hoogste kwaliteitsniveau en past bij de (inter)nationale visitekaartjes van de stad. Domstad is de minimumstandaard, de basiskwaliteit, en is gekoppeld aan de overwegend woon- en werkgebieden van Utrecht. Domstad Bijzonder geldt voor die routes (lijnen) en plekken in de stad waar standaardoplossingen niet voldoende zijn vanwege de bijzondere functie van die plekken in de stad of de wijk. Met de drie kwaliteitsniveaus wordt beoogd de regie op de kwaliteit van de openbare ruimte te versterken en inzichtelijk te presenteren voor eenieder wat de leidraad is voor het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.

Beslispunt

3 In te stemmen met het kwaliteitsniveau Utrechtse Allure voor de gebieden die op de kaart met 'De drie Utrechtse kwaliteiten' de aanduiding 'Utrechtse Allure' hebben.

Argumenten

3.1 Dit zijn plekken en gebieden in de stad die zeer bijzonder zijn en een unieke uitstraling hebben.
Ze zijn nu of in de toekomst de visitekaartjes van de stad. Bezoekers uit het hele land komen naar Utrecht om deze plekken en gebieden te bezoeken. De Utrechtse Allure gebieden zijn gebaseerd op het bestaande beleid van onder andere Structuurvisie Utrecht, de Toekomstvisie Amelisweerd, Toerisme (Live Like en a Local) en de Efgoedagenda. Het gaat om de volgende plekken: de Binnenstad, het Stationsgebied, de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen, de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, het landgoed en het dorp Haarzuilens, het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en het Maximapark. De visitekaartjes zijn onderling zeer verschillend en vertegenwoordigen ook uiteenlopende waarden als het gaat om bijvoorbeeld het gebruik en de cultuurhistorische identiteit.

Beslispunt

4 In te stemmen met het kwaliteitsniveau Domstad voor de gebieden die op de kaart 'De drie Utrechtse kwaliteiten' de aanduiding 'Domstad' hebben.

Argumenten

4.1 Met Domstad leggen we het basisniveau voor de openbare ruimte vast.
Hier is het uitgangspunt een standaard inrichting en basis onderhoudsniveau en geldt voor 85% van de openbare ruimte in Utrecht. Dit betreft het grootste deel van de stad, namelijk die gebieden die voornamelijk een woon- of werkfunctie hebben.

Beslispunt

5 In te stemmen met het kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder voor de gebieden die op de kaart 'De drie Utrechtse kwaliteiten' de aanduiding 'Domstad Bijzonder' hebben.

Argumenten

5.1 Het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder kan worden toegepast als standaardoplossingen die vallen onder het kwaliteitsniveau Domstad niet voldoende zijn.
Een locatie kan als gevolg van de gebruiksdruk, de bijzondere functie, het belang op stedelijk en/of wijkniveau of de wens om de (historische) identiteit van een plek of lijn te versterken het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder krijgen. Dit betekent dat de inrichting en/of het beheer op bepaalde punten mogen afwijken in bijvoorbeeld materiaalgebruik of bijzondere elementen. Uitgangspunt is dat er één ruimtelijke opgave is, waarin de principes 'samenhang' en 'herkenbaarheid' essentieel zijn. Voorbeelden van bijzondere plekken die in het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder vallen zijn de Burgemeester Reigerstraat / Nachtegaalstraat (winkelstraten), de Maliebaan, de Bilstraat (historische weg). Met één ruimtelijke opgave wordt bedoeld dat bijvoorbeeld de Maliebaan als één geheel moet worden ontworpen.

Beslispunt

6 Burgemeester en wethouders te mandateren wijzigingen aan te brengen in het overzicht met bijzondere plekken en daarmee het aantal plekken dat voor het kwaliteitsniveau "Domstad Bijzonder" in aanmerking komt onder de voorwaarde dat de investerings- en exploitatielasten gedekt zijn en de Raad van de besluiten op de hoogte wordt gesteld.

Argumenten

6.1 Het biedt flexibiliteit om in te spelen op gewenste ontwikkelingen in de stad en plekken aan te wijzen voor het kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder'.
De openbare ruimte verandert continu. Op meerdere plekken in de stad vindt herstructurering of gebiedsontwikkeling plaats. Bovendien kunnen er vragen van buitenaf komen.

Beslispunt

7 De Kadernota 'Kwaliteit Openbare Ruimte' vast te stellen, waarmee de regie en samenhang in de kwaliteit van de openbare Ruimte wordt geborgd.

Argumenten

7.1 Veel vastgestelde gemeentelijke nota's doen uitspraken over het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte en daarmee over de gewenste kwaliteiten.
Op dit moment zijn er op stedelijk, wijk- en buurtniveau verschillende beleidsnota's die uitspraken doen over het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op stedelijk niveau gelden circa 40 nota's die iets zeggen over vooral het gebruik. Door de samenhang tussen deze nota's te duiden kan een betere regie plaatsvinden op de gewenste kwaliteiten van de openbare ruimte. De voorliggende kadernota zet de koers op hoofdlijnen uit.

7.2 De in de Ruimtelijke Strategie Utrecht voorgestelde koers van verdichting en gezonde verstedelijking vraag om het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.
Door de verdichting neemt de druk op de openbare ruimte toe. Deze kadernota legt de basis voor het intensiveren en organiseren van de gemeentelijke regierol, zodat beter kan worden ingespeeld op de ruimtelijke opgaven die in de Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn benoemd.

7.3 De financiële kaders worden geborgd via de Ruimtelijke Strategie Utrecht en daarmee gekoppeld aan de cyclus van de jaarlijkse Voorjaarsnota.
In hoofdstuk 5 (Investeringsstrategie) van de in uw Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht is een indicatie opgenomen van de additionele financiële opgave die samenhangt met de kwaliteitsverbetering conform de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte. Waar mogelijk zijn deze investeringen onderdeel van de lopende programma's en de gebiedsopgaven waar ze deel van uitmaken.
In de Voorjaarsnota 2016 is een eerste stap gezet door middelen te reserveren voor een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte van de Binnenstad, Overvecht en Kanaleneiland. Jaarlijks wordt bij de integrale afweging van de Voorjaarsnota bezien welke volgende stappen we kunnen zetten in het verder verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte

Gemeente Utrecht



Een integrale benadering van gebruik, inrichting en beheer

INDEX →

Inhoud

De ambitie 3

Ruimtelijke kwaliteit 7

Hoofdstructuur openbare ruimte 12

Drie Utrechtse kwaliteiten 16

Quickscan kwaliteit openbare ruimte 24

Samen maken we de stad 27

Openbare ruimte in cijfers 29

Hoe verder 31

Bijlage 1 Beleidsoverzicht 34

Bijlage 2 Kwaliteiten en vastgesteld beleid 35

Colofon 48



De ambitie

Utrecht is één van de sterkst groeiende steden van Nederland. In 2030 is Utrecht doorgegroeid naar 400.000 inwoners. Het gemeentebestuur kiest voor gezonde verstedelijking om deze groei te faciliteren. Een belangrijke bouwsteen voor een gezonde groei van Utrecht is het versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het is de ambitie om met de kaders die in deze Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte worden geschetst de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. De openbare ruimte sluit straks, meer dan nu, aan op de kenmerkende stedenbouwkundige en historische kwaliteiten van de stad. We werken aan een verbetering van de klimaatbestendigheid en toegankelijkheid. De openbare ruimte is de huiskamer van onze bewoners en ondernemers en het visitekaartje voor onze bezoekers. >>



De ambities van de Gemeente Utrecht voor de openbare ruimte staan in meer dan veertig beleidsnota's. Deze Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte brengt ze samen.

Waarom een Kadernota

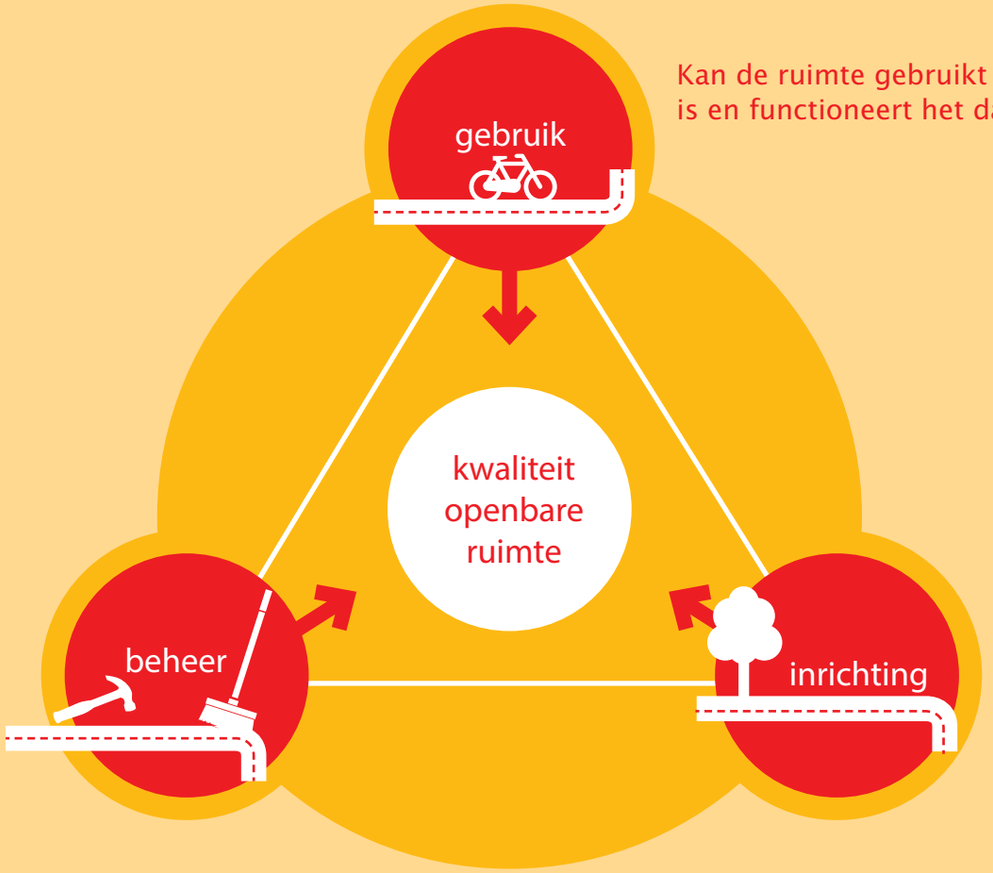
In het planproces voor de openbare ruimte ontbreken kaders die de samenhang tussen het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte borgen. Dat maakt het lastig om te sturen op de kwaliteit van de openbare ruimte. Deze kadernota voorziet in die lacune.
Het huidige beleid is vastgelegd in veel verschillende stedelijke beleidsnota's. De kadernota vertaalt beleid van een aantal belangrijke gemeentelijke nota's naar een samenhangend netwerk van gebieden, lijnen en plekken voor de openbare ruimte. Deze dragen ieder op hun eigen manier bij aan een goede openbare ruimte. De openbare ruimte wordt ingedeeld in drie kwaliteitsniveaus:

- Domstad
- Domstad Bijzonder
- Utrechtse Allure

De kwaliteitsniveaus zijn de nieuwe standaard voor ingrepen in de openbare ruimte. Dit betekent standaardisatie van de kwaliteiten voor grote delen van de stad. Dit zorgt voor een goede basiskwaliteit en leidt tot een goed basisbeheer. Het maakt voor bewoners, ontwerpers en anderen belanghebbenden transparant waar welke kwaliteit gewenst is en hoe groot de keuzevrijheid is binnen het kwaliteitsniveau.

Betere openbare ruimte

De verwachte groei van de bevolking van Utrecht zorgt voor een hogere gebruiksdruk in (delen van) Utrecht. Deze toenemende druk maakt het noodzakelijk de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren als voorwaarde voor *Healthy Urban Living*. Een gezonde en duurzame verstedelijking zorgt ervoor dat de stad in de toekomst aantrekkelijk blijft. En net als andere steden zal Utrecht de openbare ruimte benutten om in te spelen op (de gevolgen van) klimaatveranderingen, zoals hittestress en hevige regenval.
Het coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen' onderstreept het belang van een zorgvuldig ingerichte openbare ruimte. Ruimtelijke kwaliteit is een leidend principe voor het goed organiseren van mobiliteit. Het akkoord stelt dat aanpassingen van de openbare ruimte moeten aansluiten bij de huidige stedenbouwkundige structuur en moeten voldoen aan randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid, geluid en luchtkwaliteit.
Uit verschillende studies blijkt dat een goede openbare ruimte de leefbaarheid, het woongenot, de vastgoedwaarde en sociale samenhang verbetert. Maatschappelijke kosten-batenanalyses van het CROW tonen aan dat de waarde van panden met tientallen procenten stijgt. Gemeentelijke investeringen in de openbare ruimte stimuleren investeringen door particuliere initiatiefnemers. Kortom, een goede inrichting en goed beheer verdienen zich terug.



Kan de ruimte gebruikt worden zoals gewenst is en functioneert het dan ook goed?

Kan de ruimte met het bedoelde gebruik en de bedoelde inrichting ook goed worden beheerd binnen het beschikbare budget?

Heeft de ruimte de gewenste uitstraling en kwaliteit, passend bij het gewenste gebruik en beheer?

Ruimtelijke Strategie Utrecht

De strategische koers in de bij de Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) zet in op een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Het verbindt de ruimtelijke ambities van de stad en de investeringsopgave die daarmee samenhangt. Er wordt geschetst hoe de gemeente met andere partijen de financiële armslag de komende jaren wil vergroten. Daarmee zijn de ambities voor de openbare ruimte een koers voor de langere termijn en geborgd in de gemeentelijke organisatie.

Handboek Openbare Ruimte

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren is uitbreiding van het Handboek Openbare Ruimte nodig. Dit handboek wordt uitgebreid met deze kadernota. De vijf leidende principes en kaarten uit voorliggend document zijn de kapstok om enerzijds de samenhang tussen bestaande beleidsnota's inzichtelijk te maken en anderzijds voor nieuw te ontwikkelen beleid. De komende periode worden de kwaliteiten van de openbare ruimte per gebied, lijn en plek uitgewerkt. Deze uitwerkingen worden integraal onderdeel van het 'Handboek Openbare Ruimte'.

Nieuwe aanpak

Het 'Handboek Openbare Ruimte' is de leidraad voor ingrepen in de openbare ruimte. Bij noodzakelijke of gewenste afwijkingen adviseert en toetst de commissie BInG. Op deze wijze wordt ingespeeld op de wens om ruimte te geven aan initiatiefnemers en is het mogelijk om andere paletten met materialen te ontwikkelen voor grotere stedenbouwkundige eenheden zoals de transformatiegebieden Rotsoord en de Merwedekanaalzone. Deze kadernota kan als basis dienen voor het maken van toekomstige omgevingsvisies na invoering van de nieuwe Omgevingswet. Gemeenten worden verplicht een integrale omgevingsvisie op te stellen voor de fysieke leefomgeving.

Veel sterk betrokken partijen

Bewoners en ondernemers zijn steeds vaker initiatiefnemer in de openbare ruimte. Ook andere partijen zijn sterk betrokken bij de inrichting en het beheer van de openbare ruimte van Utrecht. Al die betrokkenen werken met hart en ziel voor de stad. Daarbij zoeken ze steeds vaker afstemming en samenwerking. Dat leidt nu al tot een openbare ruimte waarbij gebruik, inrichting en beheer beter in balans zijn. Toch is nog een belangrijke verbeterslag nodig in de inrichting en



het beheer. Enerzijds omdat het gebruik verandert en anderzijds omdat er nieuwe uitdagingen zijn.
De vraag naar ruimte voor fietsers, voetgangers, verblijf en ontmoetingsplekken neemt toe. De openbare ruimte wordt steeds intensiever gebruikt, bovengronds én ondergronds. Kortom, een stad met meer beleving. Resultaten van nieuwe vormen van samenwerking tussen partijen zijn onder andere zichtbaar op de Mariaplaats en in de Domstraat. Samen met bewoners en ondernemers verbeteren we de openbare ruimte.



Ruimtelijke kwaliteit

Op veel plekken in de stad is het goed toeven. Toch hebben bewoners, ondernemers en belanghebbenden geconstateerd dat de verblijfs- en belevingskwaliteit van de openbare ruimte beter kan. Met het ambitiedocument ‘Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar’ (UAB) is een samenhangende koers uitgezet om Utrecht in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Hierbij wordt sterk het accent gelegd op ruimtelijke kwaliteit. Door meer te sturen op het toepassen van dezelfde uitgangspunten kan de openbare ruimte worden verbeterd – inclusief een goede balans tussen verkeer en verblijf. Eenduidige afspraken over het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte dragen bij aan de realisatie van de UAB-ambitie en de uitwerking ervan in het mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen. >>



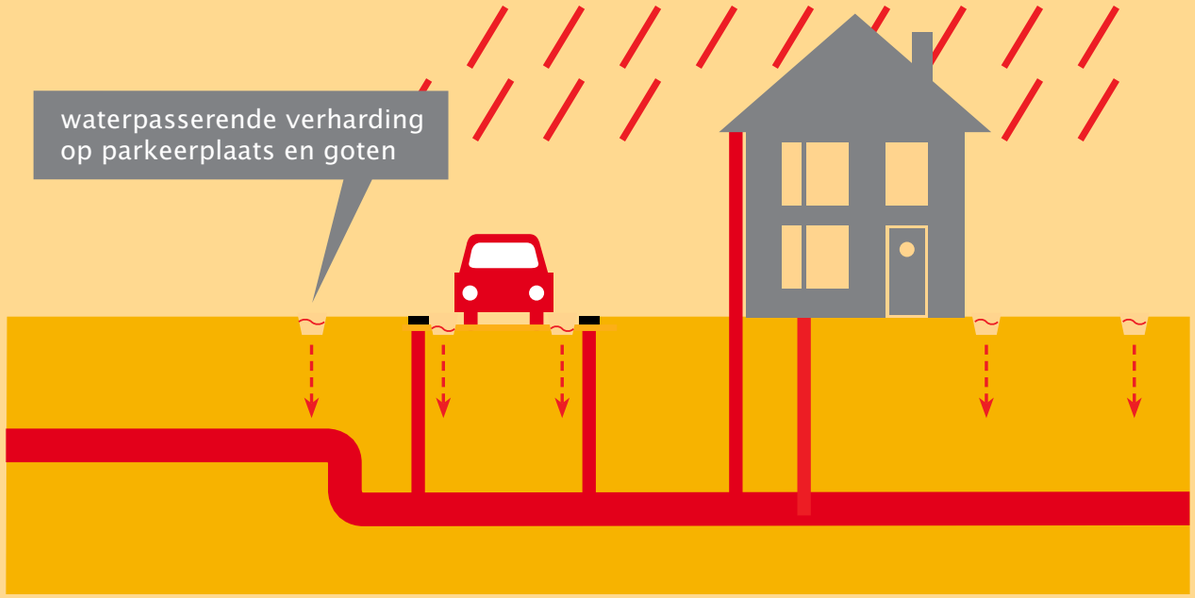
Leidende principes voor ruimtelijke kwaliteit

De komende jaren zijn vijf principes leidend om de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte te bereiken; duurzaamheid, klimaatbestendigheid, gezonde verstedelijking, toegankelijkheid en meer en eerder aandacht voor de relatie tussen de bovengrond en ondergrond. Deze leidende principes hebben betrekking op gebruik, inrichting en beheer.

Voor het *gebruik ligt* het accent op de gebruiksmogelijkheden voor fietsers en voetgangers en meer balans tussen mobiliteit en verblijven (van ontmoetingsruimte tot groen en speelplekken). In de binnenstad van Utrecht werken ondernemers, bewoners, belanghebbenden en de gemeente dit in een aantal straten al samen uit. Het is van belang een omgeving te creëren waarin mensen gezond kunnen bewegen, meer ruimte te scheppen voor informele ontmoetingen, de barrièrewerking van grote verkeersstromen te verminderen, de (sociale, verkeerskundige en technische) veiligheid te vergroten en de stad goed toegankelijk te maken – voor iedereen, dus ook voor mensen met beperkingen. Dit alles helpt om inwoners te stimuleren gezonde keuzes te maken.

Qua *inrichting* komt er meer aandacht voor een aantrekkelijke openbare ruimte. Dit betekent: meer aandacht voor de cultuurhistorische kwaliteiten en meer rust en samenhang in de inrichting. Er is nu te veel en te verschillend straatmeubilair, zoals paaltjes, hekwerken, bebording en afvalbakken. Ook de verschillende vormen van reclame vragen om meer aandacht, waarbij reclame in de openbare ruimte moet worden afgestemd op veiligheid en de gewenste kwaliteit van de omgeving. Op drukkere plekken, zoals winkelgebieden is meer reclame voorstelbaar dan in bijvoorbeeld woonwijken en parken. Het aantal bestratingsmaterialen per gebied wordt vereenvoudigd. Er komt meer aandacht voor vergroening van de openbare ruimte (ook vanuit ecologisch perspectief). Standaardoplossingen worden geboden voor onder andere kruispunten, parkeervakken en het oversteken. Daarbij is er meer aandacht voor de relatie tussen bovengrondse en ondergrondse openbare ruimtes. Meer aandacht voor beeldende kunst in de openbare ruimte levert een bijdrage aan de gewenste visuele en sociale kwaliteit van het stadsbeeld.

Voor het *beheer* is van belang om het onderhoud van de openbare ruimte betaalbaar te houden. Het is een uitdaging om de gewenste kwaliteit te behalen en te kunnen behouden met de beschikbare middelen en een toenemende gebruiksdruk. Om deze uitdaging het hoofd te bieden, is het nodig om het (groot) onderhoud nog beter af te stemmen met ingrepen uit andere programma's; programma's van de Gemeente en van derden, zoals de netbeheerders van ondergrondse kabels en leidingen. Die afstemming helpt bij de kostenbesparing en leidt tot minder hinder voor bewoners en gebruikers bij de uitvoering van werken. Minder obstakels in de openbare ruimte leidt ook tot kostenbesparingen in het dagelijks onderhoud. Er hoeven dan bijvoorbeeld minder paaltjes rechtgezet te worden, het vegen wordt makkelijker en ook onkruidbestrijding gaat sneller.





Klimaatverandering

Het klimaat verandert. De gemiddelde temperatuur stijgt, waardoor de zomers heter en de winters zachter worden. In 2050 zijn de winters in Utrecht vergelijkbaar met de huidige winters in Nantes of Bordeaux. Door stijgende temperaturen neemt de neerslag in de winter toe en worden regenbuien in de zomer intensiever. Bovendien stijgt de zeespiegel verder. De kans op de volgende problemen worden groter:

- overstromingen vanuit rivieren en de zee;
- wateroverlast door extreme neerslag;
- langere perioden met droogte, mogelijk in combinatie met bodemdaling en zettingen;
- hitteoverlast, met name in dichtbebouwde en in stenige omgevingen.

Daarnaast neemt door de stijgende temperaturen ook het recreatieve gebruik van de openbare ruimte toe zoals meer behoefte aan terrassen, zwemwater en parken.

In 2050, conform Rijksbeleid, moet Utrecht haar openbare ruimte, inclusief vitale en kwetsbare objecten, klimaatbestendig ingericht hebben. Daarnaast moet, conform rijksbeleid, klimaatbestendigheid en waterveiligheid uiterlijk in 2020 volwaardig zijn meegenomen in ruimtelijke plannen voor de openbare ruimte.
Waar mogelijk probeert Utrecht al vooruitlopend hierop haar klimaatbeleid te verankeren in de verschillende beleidsvelden. Dit creëert een gezamenlijk eigenaarschap en vergemakkelijkt de uitvoering. Zo is het beleid om wateroverlast door extreme neerslag tegen te gaan vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 en worden maatregelen om overstromingen te voorkomen vanuit de rivier de Lek vormgegeven via regionale samenwerking op het gebied van ruimtelijke adaptatie. Maatregelen om groen te gebruiken tegen hittestress en voor meer recreatie krijgen een plek in het binnenkort te actualiseren Groenstructuurplan. Daarnaast wordt het klimaatbeleid vroegtijdig verankerd in de structuurvisies voor de ontwikkellocaties Merwedekanaalzone en Stationsgebied 2e fase. Met de komst van de omgevingswet krijgt het klimaatbeleid een plek in omgevingsvisies en –plannen, zodat het enerzijds geborgd is en er anderzijds voldoende maatwerk kan worden geleverd.

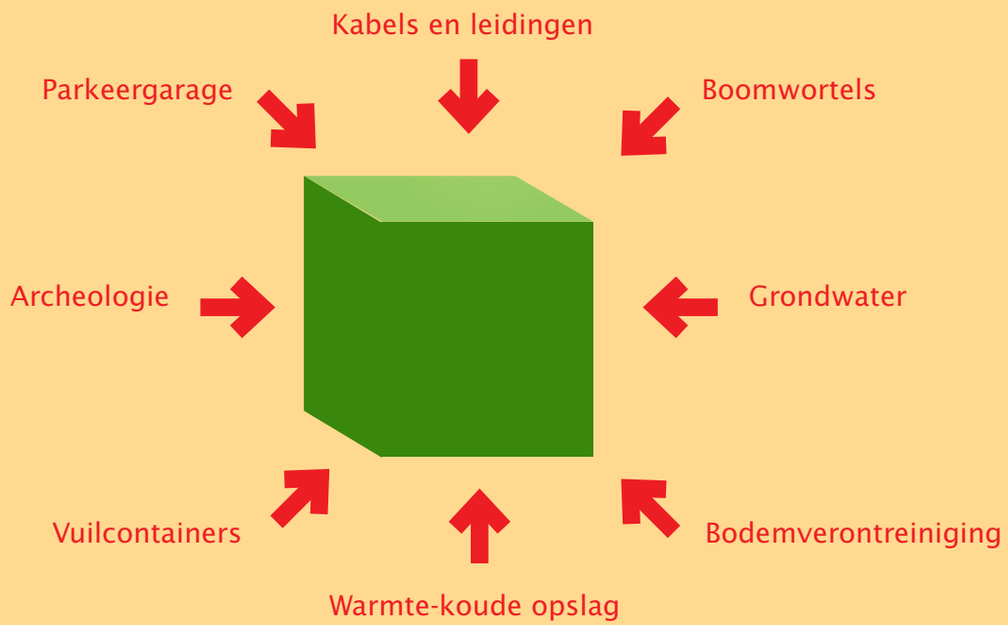


Toegankelijkheid

Utrecht wil toegankelijk zijn voor iedereenen. Dat betekent dat mensen met een beperking de openbare ruimte zo gelijkwaardig mogelijk kunnen gebruiken. Dit geldt zowel voor mensen met een visuele handicap als mensen met fysieke handicaps. De gemeente stelt Agenda 22 als eis bij al haar plannen. Dit betekent een zorgvuldig ontwerp- en beheerproces als het gaat om het overbruggen van hoogteverschillen, het inrichten van obstakelvrije zones en heldere looproutes met markering of geleiding. Kortom, waar nodig en mogelijk worden de belangen van mensen met een beperking zo gelijkwaardig mogelijk meegenomen met de overige inrichtingsaspecten in een ontwerp.
Als leidraad voor ontwerpeisen wordt het “Handboek voetpaden voor iedereen” gebruikt. Daarnaast wordt in het beheerproces bij tijdelijke situaties het onderhoud en de plaatsing van objecten (paaltjes, hekken, trappen) in de openbare ruimte, getoetst op het niet onderbreken van looplijnen. Ook worden tegenwoordig na uitvoering steeds vaker evaluaties en controles vanuit de BInG uitgevoerd, waarbij tevens het aspect toegankelijkheid wordt gecontroleerd. Dit levert waardevolle inzichten op voor volgende projecten.

Bovendien wordt in de planprocessen gebruik gemaakt van de ervaringen van gebruikers. De ervaringen van gebruikers, georganiseerd in het SOLGU (Stedelijk Overleg Orgaan Gehandicapten), zijn onder andere vroegtijdig benut bij de inpassing van de overkapte A2. Daarnaast is het Solgu betrokken bij de toets van plannen door de BInG. Een belangrijk thema bij het toetsen is de wijze waarop plannen aansluiten op de overige openbare ruimte. Dit is bijvoorbeeld een belangrijk thema bij het aansluiten van het openbaar vervoernetwerk op looproutes van en naar de halte.

De wetgeving over de toegankelijkheid van gebouwen wordt steeds verder aangescherpt. De toegankelijkheid van de openbare ruimte moet hierop aansluiten.



Ondergrond

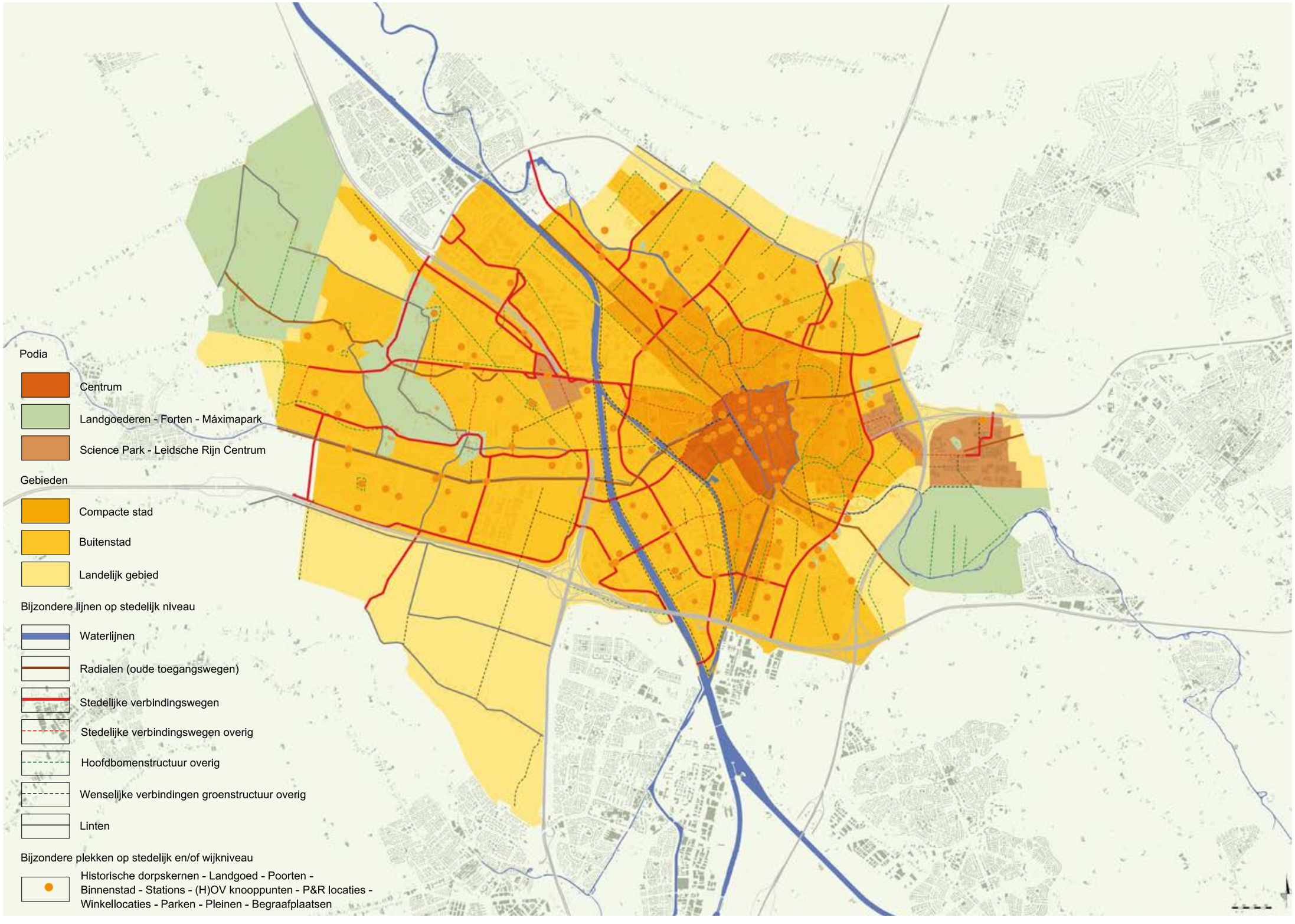
De ondergrond bepaalt vaak wat bovengronds kan. Als de openbare ruimte bovengronds de *huiskamer* van de stad is, dan is de ondergrond de *machinekamer* van de stad. De ondergrond draagt bij aan het halen van de doelen voor duurzaamheid en een gezonde leefomgeving. De ondergrond biedt ruimte aan boomwortels en ander groen, is essentieel voor flora, fauna, waterberging en drinkwaterwinning.
De ondergrond levert de draagkracht voor de bebouwde omgeving en voor alle objecten en voorzieningen in de openbareruimte. Het is een archeologische schatkamer en biedt ruimte aan ondergrondse bouwwerken en infrastructuur. Het aantal ondergrondse claims neemt de komende decennia toe met de groei van bijvoorbeeld het aantal datakabels en technieken als warmte- en koudeopslag. Niet alle functies kunnen een plek krijgen in dezelfde kubieke meter ondergrond. De ondergrondse ruimte is schaars. Keuzes maken en het stellen van prioriteiten is onontbeerlijk. Het is belangrijk om vroeg in het planproces de (on)mogelijkheden van de ondergrond in beeld te brengen. Bovendien is het belangrijk dilemma's als kabels & leidingen versus boomwortels en bodemverontreiniging versus warmte-koude opslag op te lossen. Mogelijke oplossingen worden opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte. Het gebiedsplan "Gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond" geeft aan hoe om te gaan met het grondwater en hoe de ondergrond efficiënter kan worden benut. Centraal staan de pijlers beschermen, verbeteren en benutten.



Hoofdstructuur openbare ruimte

De hoofdstructuur van de openbare ruimte is bepaald op basis van thematisch en gebiedsgericht vastgesteld beleid (schema p.18). Nieuw aan deze kadernota is dat de structuren uit verschillende beleidsnota's zijn vertaald naar één hoofdstructuur voor de openbare ruimte van Utrecht. Deze hoofdstructuur is uitgangspunt voor de functie en betekenis die de openbare ruimte voor Utrecht heeft. Wordt het vooral gebruikt door direct omwonenden, heeft het een wijkfunctie of heeft het juist een (boven)stedelijke betekenis. De hoofdstructuur bestaat uit een ruimtelijk samenhangend stelsel van gebieden (zoals Haarzuilens en Kanaleneiland), lijnen (zoals het Amsterdam-Rijnkanaal en de Waterlinieweg) en plekken (zoals het Wilhelminapark en Winkelcentrum Smaragdplein), gebaseerd op het gewenst gebruik en de karakteristiek van de buurten. De lijnen vormen het netwerk van doorgaande (water)wegen en straten, waarlangs woon- en werkgebieden zijn ontstaan. Bijzondere lijnen, plekken en podia (de visitekaartjes van de stad) bepalen de identiteit van de stad als geheel of zijn van grote betekenis voor de wijken en buurten. De kaart is leidraad bij ingrepen in de openbare ruimte. >>

Hoofdstructuur openbare ruimte



De gebieden

De openbare ruimte van de stad is op basis van (toekomstig) gebruik en stedenbouwkundige periode ingedeeld in vier gebieden: het Centrum, de Compacte Stad, de Buitenstad en het Landelijk Gebied.

Het Centrum bestaat uit de binnenstad (inclusief de toegangen, ook wel 'poorten' genoemd) en het stationsgebied. Aan het Centrum ontleent Utrecht in belangrijke mate zijn (inter)nationale identiteit. De bouwstijl wijkt hier sterk af van de rest van de stad. De gebruiksdruk is hoog vanwege de vele functies en doelgroepen die hier samenkomen: bezoekers van (inter)nationale evenementen, winkelend publiek, uitgaanspubliek, bewoners, studenten en werkenden. Het Centrum wordt doorkruist door voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, bestemmingsverkeer en vrachtverkeer. Er is, vergeleken met de rest van de stad, relatief weinig openbare ruimte en groen. De historische binnenstad is bovendien beschermd stadsgezicht. De kwaliteit van de openbare ruimte moet hier worden vergroot; dat is ook een speerpunt uit het ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' en het mobiliteitsplan SRSRSB. Uitgangspunt is meer prioriteit te geven aan de voetganger en fietser.

De Compacte Stad wordt vooral gevormd door woonbuurten uit de 19e en vroeg 20e eeuw. Delen zijn ook beschermd stadsgezicht. Er wordt vooral gewoond, de gebruiksdruk is relatief hoog en er is relatief weinig groen. De meeste straten hebben geen belangrijke functie voor doorgaand verkeer. Uitgangspunt is meer prioriteit te geven aan verblijfskwaliteit, groen en ruimte voor voetgangers en fietsers.

De Buitenstad bestaat uit de naoorlogse woon- en werkgebieden, de kernen Vleuten, De Meern en de Tuindorpen. Het gebied is opgebouwd uit buurten met verschillende karakteristieke tijdsbeelden. Er wordt vooral gewoond of gewerkt. De hoeveelheid openbare ruimte en groen verschilt per buurt – net als de wijze waarop die ruimte is georganiseerd. Hierdoor verschilt ook de gebruiksdruk per buurt. De meeste woonstraten hebben geen belangrijke functie voor doorgaand verkeer. Uitgangspunt is meer prioriteit te geven aan verblijfskwaliteit, groen en ruimte voor voetgangers en fietsers. Het accent en de oplossing verschilt per buurt. Het gaat bijvoorbeeld om het vergroenen van verharding of het anders organiseren van het parkeren.
In de werkgebieden hebben de ondernemers het meeste belang bij een goed functionerende openbare ruimte. Prioriteit ligt bij een goede bereikbaarheid met de auto, het openbaar vervoer en de fiets. Groen levert een bijdrage aan het welzijn van de ondernemers en de bezoekers van de terreinen.

Het Landelijk Gebied omvat (vooralsnog) buitengebieden als Reijerscop, Rijnenburg, Strijkviertel en het Noorderpark. Er is hier sprake van relatief weinig openbaar gebied. Het gebruik is zowel agrarisch als recreatief. De openbare ruimte is heel functioneel ingericht en staat vooral in het teken van de bereikbaarheid van de gebieden. De landgoederen vallen onder de visitekaartjes van de stad, de 'podia'.

De podia (Utrechtse Alluregebieden)

Een aantal plekken en gebieden in de stad zijn zeer bijzonder en hebben een unieke uitstraling. Ze zijn de visitekaartjes van de stad. Bezoekers komen naar Utrecht om deze podia te bezoeken. Ze zijn onlosmakelijk verbonden met de identiteit van Utrecht en hebben grote cultuurhistorische, toeristische, ecologische en economische betekenis. De podiumplekken zijn gebaseerd op onder andere de structuurvisie Utrecht 2015/2030, erfgoedbeleid en groenbeleid. Met de podiumplekken profileert Utrecht zich op (inter)nationaal niveau. Het gaat om:

1. De Binnenstad
2. Het Stationsgebied
3. De landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen
4. De forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie
5. Het landgoed en het dorp Haarzuilens
6. Het Utrecht Science Park
7. Leidsche Rijn Centrum
8. Het Máximapark

Bijzondere plekken

Bijzondere plekken onderscheiden zich van de gebieden waarin ze liggen door hun bijzondere functie met een hoge verblijfswaarde. Plekken hebben de status van 'bijzonder' gekregen op basis van onder andere het detailhandelsbeleid, mobiliteitsbeleid, erfgoedbeleid, toeristisch beleid en groenbeleid. Het gaat dan bijvoorbeeld om winkelgebieden, ov-knooppunten, parken (zoals het Julianapark, het Wilhelminapark en Park Transwijk), recreatieterreinen, waterplekken (watersport en recreatie), pleinen en de poorten van (oftewel: de toegangen en aanloopgebieden tot) de binnenstad. Ze geven identiteit aan Utrecht, aan de wijk en/of aan de buurt waarin ze liggen. De lijst met bijzondere plekken is flexibel. Een plek die nu niet als bijzonder op de kaart staat aangeduid kan alsnog aangemerkt worden als bijzonder. Het College van B&W is hiertoe bevoegd op voorwaarde dat de investerings- en exploitatielasten zijn gedekt en de Raad van de besluitvorming op de hoogte wordt gesteld.



Bijzondere lijnen

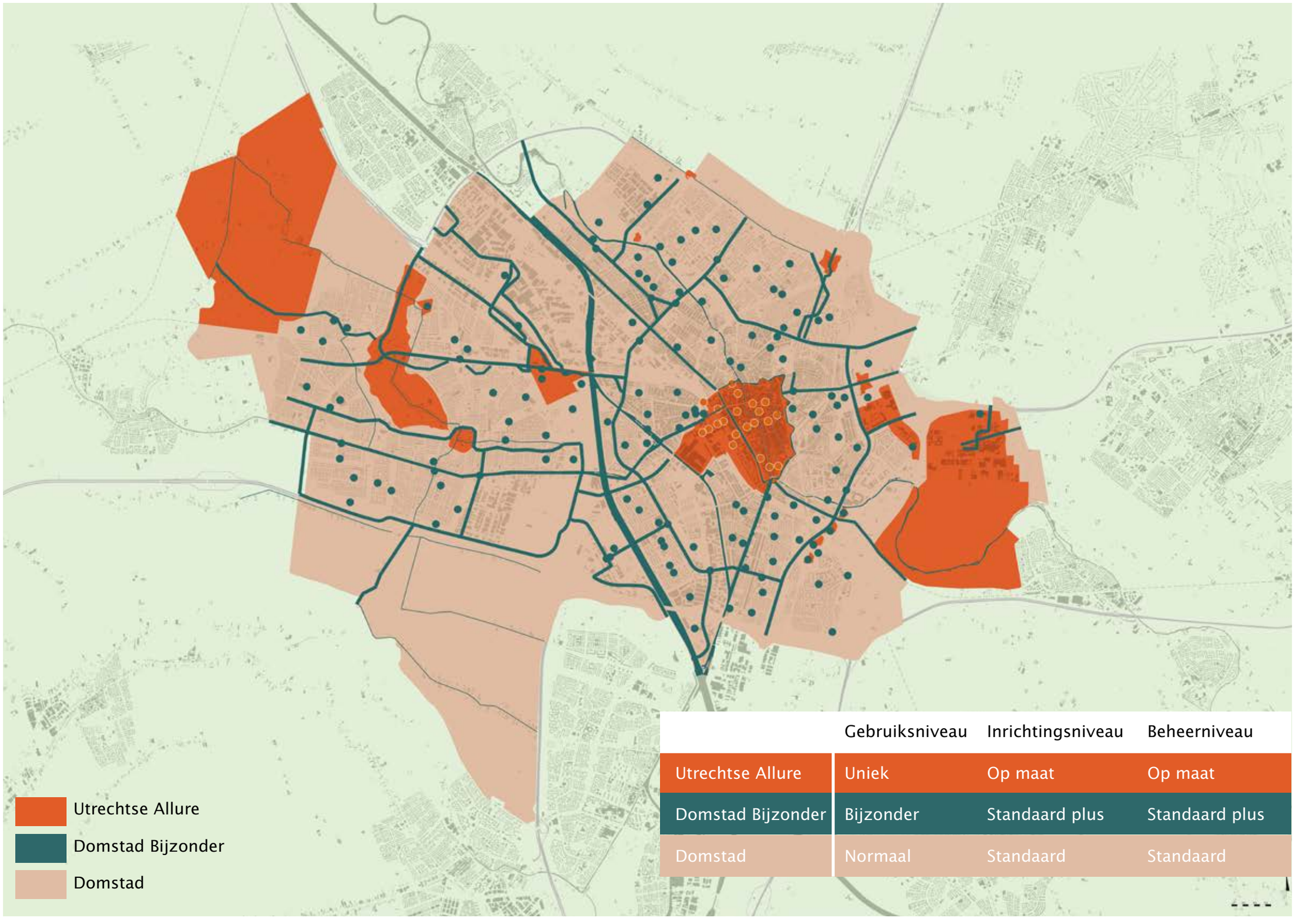
De bijzondere lijnen (zoals autowegen, waterwegen en historische linten) zijn lange doorgaande lijnen op stedelijk niveau. Ze zijn gebaseerd op het beleid van mobiliteit, welstand, erfgoed en groen. Op de kaart met de ruimtelijke hoofdstructuur staan niet alle doorgaande lijnen uit het beleid over groen (Bomenbeleid en Groenstructuurplan) en mobiliteit (Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen). Een deel van de doorgaande lijnen, zoals het fiets- en openbaarvervoernetwerk, is wel functioneel van groot belang voor een goede bereikbaarheid en/of een samenhangende groenstructuur van Utrecht, maar niet bepalend voor de stedelijke identiteit. Deze lijnen maken geen deel uit van de hoofd-structuur openbare ruimte.
De bijzondere lijnen zijn vaak van historisch belang en vormen de verbindende elementen in de openbare ruimte. De lijnen worden intensief gebruikt door bewoners en bezoekers. Ze bepalen samen met de bijzondere plekken en de podia de identiteit en herkenbaarheid van Utrecht. De afgelopen decennia zijn deze lijnen minder herkenbaar geworden geworden in de stad. Dat komt mede door ingrepen ten bate van het autoverkeer en het openbaar vervoer. In een aantal gevallen zijn lijnen zelfs barrières in de stad geworden.

Werken aan een bijzondere lijn betekent redeneren vanuit één ruimtelijke opgave voor de hele lijn en daarmee niet alleen een sectorale opgave is.
Linten, waterwegen en radialen verbinden de stad met het buitengebied en verankeren de aanliggende buurten. Het stimuleren van langzaam verkeer en de verblijfsfunctie krijgt op deze lijnen meer prioriteit. Bij ontwikkelingen is aandacht voor het herstellen en robuuster maken van de groen- en waterstructuren en voor de leidende principes.
Bij de inrichting is het historische karakter een belangrijk aandachtspunt.
Bij de stedelijke verbindingswegen blijft de bereikbaarheid van de stad de hoofdfunctie (stroomfunctie) en is representativiteit uitgangspunt.

Drie Utrechtse kwaliteiten

Met de drie Utrechtse kwaliteiten versterken we de samenhang in gebruik, inrichting en beheer van de openbare ruimte. Bovendien standaardiseren we waar mogelijk de inrichting en het beheer. Uitgangspunten: leidt tot een goede basiskwaliteit, een goed basisbeheer en schept duidelijkheid voor bewoners, gebruikers en professionals. Dit doen we door elke plek in Utrecht in te delen bij een bepaald kwaliteitsniveau. Deze niveaus zijn gekoppeld aan de hoofdstructuur openbare ruimte. Het basisniveau ‘Domstad’, is een standaard voor algemeen gebruik, inrichting en beheer. ‘Domstad Bijzonder’ geldt voor die lijnen en plekken in de stad waar standaardoplossingen niet voldoende zijn vanwege het bijzondere karakter of een bijzondere functie. ‘Utrechtse Allure’ is het hoogste kwaliteisniveau, dat past bij de uitstraling en de (inter)nationale visitekaartjes van Utrecht. Doorgaande lijnen die géén deel uitmaken van de ‘Hoofd-structuur Openbare Ruimte’ ‘kleuren’ qua inrichting en beheer mee met de kwaliteit van het gebied waar ze in liggen. Uitzonde-ringen daarop zijn bijvoorbeeld groene verbindingen, fietsstraten en de vrijliggende bus- en trambanen. >>

Drie Utrechtse kwaliteiten

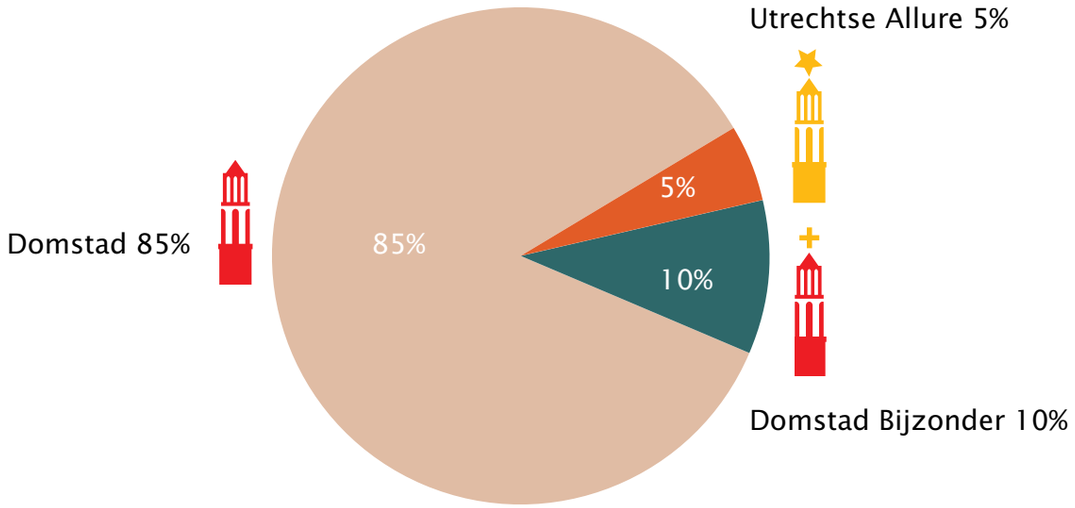


	Gebruiksniveau	Inrichtingsniveau	Beheerniveau
Utrechtse Allure	Uniek	Op maat	Op maat
Domstad Bijzonder	Bijzonder	Standaard plus	Standaard plus
Domstad	Normaal	Standaard	Standaard

Relatie tussen de kaarten, vastgesteld beleid en gehanteerde criteria

Kaart met kwaliteiten	Kaart met Hoofdstructuur Openbare ruimte	Achterliggend beleid	Criteria
Domstad (Basis op orde)	▪ Compacte stad ▪ Buitenstad ▪ Landelijk gebied	▪ Structuurvisie Utrecht 2015/2030 ▪ Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar ▪ Nota Stallen en Parkeren ▪ Welstandsnota “De schoonheid van Utrecht” ▪ Economische Agenda 2012-2018 ▪ Bedrijvenstrategie 2012-2020 ▪ Handboek Openbare Ruimte	▪ Vooral woon- of werkfunctie ▪ Hoeveelheid beschikbare openbare ruimte en groen ▪ Normaal gebruik openbare ruimte ▪ Ruimtelijk herkenbare eenheid
Domstad Bijzonder	*Bijzondere lijnen* ▪ Waterlijnen ▪ Radialen ▪ Stedelijke Verbindingswegen ▪ Linten *Bijzondere plekken* ▪ Historische dorpskernen ▪ Stads- wijk- of buurtparken ▪ Begraafplaatsen ▪ Pleinen ▪ Poorten ▪ Winkellocaties ▪ Stations ▪ (H)OV-knooppunten ▪ P&R locaties	▪ Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen ▪ Groenstructuurplan ▪ Bomenbeleid Utrecht ▪ Erfgoed Agenda ▪ Welstandsnota “De schoonheid van Utrecht” ▪ Ontwikkelingskader detailhandel 2012 ▪ Economische Agenda 2012-2018 ▪ Handboek Openbare Ruimte ▪ Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn ▪ Beleidsplan “Kunst in de openbare ruimte” ▪ Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn ▪ Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied ▪ Structuurvisie Rijnenburg ▪ Toekomstvisie Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen ▪ Havenatlas ▪ Woonbotenbeleid	▪ Lange lijn op stedelijk niveau ▪ Bepalend voor de stedelijke identiteit ▪ Vaak historisch van belang ▪ Verbindende elementen in de openbare ruimte ▪ Intensief gebruikt door bewoners en bezoekers ▪ Lange lijnen of plekken bepalen samen met de podia (Utrechtse Allure) de identiteit en herkenbaarheid van de stad.
Utrechtse Allure	▪ Centrum (Binnenstad en Stationsgebied 1e en 2e fase) ▪ Landgoederen ▪ Forten ▪ Maximapark ▪ Sciencepark ▪ Leidsche Rijn Centrum	▪ Structuurvisie Utrecht 2015 / 2030 ▪ Perspectief Toerisme 2020: live like a local ▪ Toekomstvisie Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen ▪ Ontwikkelingskader De Uithof en Rijnsweerd ▪ Bestemmingsplan Binnenstad ▪ Structuurplan Stationsgebied Utrecht ▪ Economische Agenda 2012-2018 ▪ Openbare Ruimteplan Binnenstad (ORP) ▪ Referentiekader Openbare Ruimte Stationsgebied ▪ Ontwikkelingskader Detailhandel ▪ Groenstructuurplan ▪ Handboek Openbare Ruimte ▪ Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn ▪ Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen ▪ Welstandsnota ▪ De Erfgoedagenda	▪ Historische waarde ▪ Toeristische attractiviteit / potentie (ontmoetingsplek) ▪ Podia met publieke voorzieningen die imago-bepalend zijn ▪ Potentie voor (inter)nationale herkenbaarheid en daarmee exposure voor Utrecht ▪ Utrechtse Allure gebieden bepalen samen met Domstad Bijzonder (bijzondere lange lijnen en plekken) de identiteit en herkenbaarheid van Utrecht

Voor het samenstellen van de kaarten met de ‘hoofdstructuur openbare ruimte” en de “drie Utrechtse kwaliteiten” is gebruik gemaakt van de beleidsnota’s genoemd in de kolom “Achterliggend beleid” (zie bovenstaand schema). Na de vaststelling worden bij de uitwerking van de verschillende kwaliteiten meer dan 40 nota’s samengebracht. Een lijst met deze nota’s is opgenomen in Bijlage 1. In bijlage 2 zijn een gedetailleerdere kaart en tabellen opgenomen waaruit kan worden afgeleid welk vastgesteld beleid ten grondslag ligt aan de categorie bijzondere plekken en lijnen. Op de site van de BInG is deze kaart interactief te raadplegen.

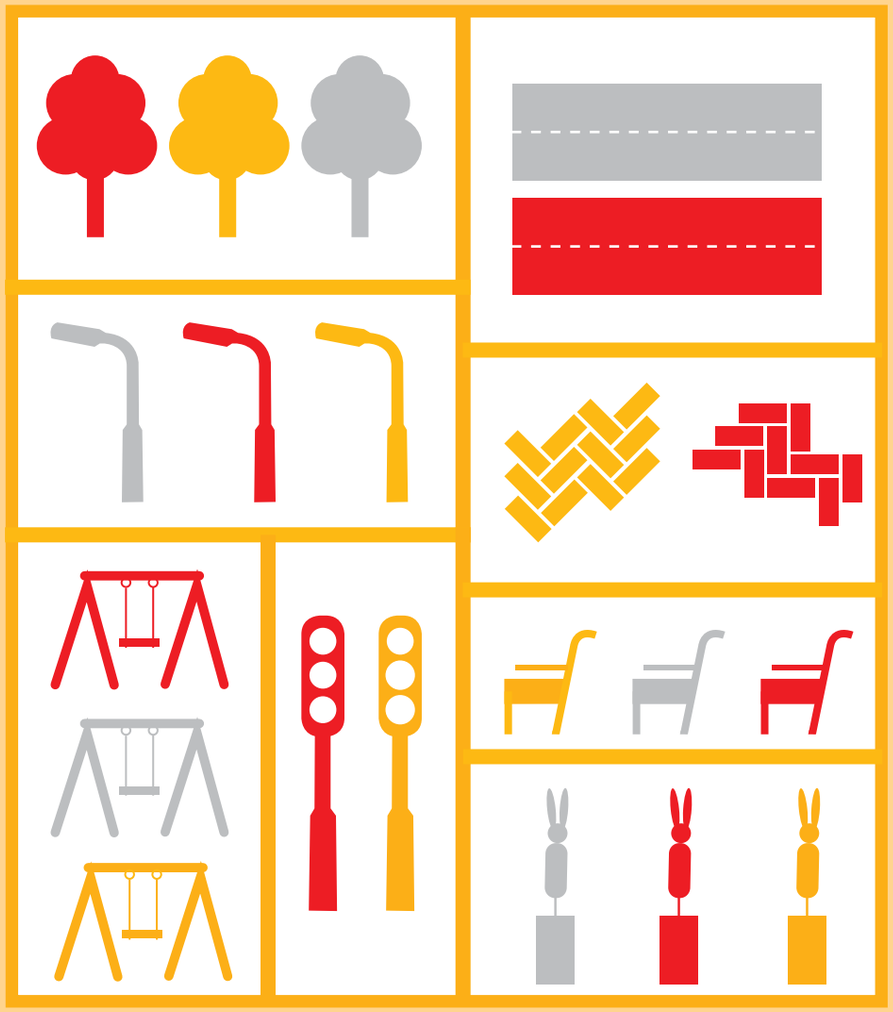


Een eigen Utrechtse Stijl

Utrecht introduceert een eigen stijl voor een bruikbare, aantrekkelijke en beheerbare openbare ruimte. Met de Utrechtse Stijl kiest de Gemeente ervoor om ruimtelijke kwaliteit leidend te laten zijn in de openbare ruimte. Deze stijl bestaat uit de drie kwaliteitsniveaus en een werkwijze. De werkwijze kenmerkt zich door:

- vroegtijdige betrokkenheid van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden;
- de onlosmakelijke samenhang tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en de kwaliteit van de gebouwde omgeving;
- de aandacht voor de kansen en onmogelijkheden van de ondergrond (‘geen bovengrond zonder ondergrond’);
- het streven naar minder hinder in de stad (‘de straat één keer open’);
- een belangrijke bijdrage aan een gezonde en duurzame stad.

Voor het gebruik, de inrichting en het beheer gaat de Gemeente uit van de volgende indeling in arealen: Utrechtse Allure 5%, Domstad Bijzonder 10% en Domstad 85%. De uitwerking van de kwaliteiten in paletten per gebied, lijn en plek is te vinden in het ‘Handboek Openbare Ruimte’ (www.utrecht.nl/BINC).



Paletten

Het ‘Handboek Openbare Ruimte’ geeft straks beschrijvingen van alle paletten die in de verschillende gebieden bij de drie kwaliteiten uitgangspunt zijn. Paletten zijn samengesteld uit een beperkt aantal basiselementen. Hiermee kunnen hele diverse combinaties worden gemaakt, waardoor er voldoende differentiatie ontstaat in de openbare ruimte, terwijl deze ruimte toch goed te gebruiken en beheren valt.

Kwaliteitsniveau 1: Domstad

Voor het grootste deel van de stad, namelijk gebieden waar vooral wordt gewoond of gewerkt, is het kwaliteitsniveau Domstad van toepassing. Hiervoor geldt een standaardinrichting en basisonderhoud. Voor de verschillende stedenbouwkundige perioden wordt een beperkt palet aan materialen voorgeschreven. Dat palet geeft de mogelijkheid verschil te maken per tijdsbeeld – binnen de financiële kaders van beheer en onderhoud. De paletten worden per gebied uitgewerkt in het ‘Handboek Openbare Ruimte’.





Domstadkwaliteit op de Gangesdreef



Kwaliteitsniveau 2: Domstad Bijzonder

De bijzondere lijnen en plekken vallen onder het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. Deze lijnen en plekken hebben een ander gebruik dan de woon- en werkgebieden. Dit betekent dat afwijken van het kwaliteitsniveau Domstad mag, als standaardoplossingen niet voldoende zijn vanwege de gebruiksdruk, de bijzondere functie of de wens om de (historische) identiteit van een plek of lijn te versterken. De inrichting en/of het beheer mogen op bepaalde punten afwijken in materiaal-gebruik of bijzondere elementen. Uitgangspunt is dat er één ruimtelijke opgave is, waarin de principes ‘samenhang’ en ‘herkenbaarheid’ essentieel zijn. Voor de bijzondere lijnen is ook‘continuïteit’ een belangrijk principe.

Domstadkwaliteit bijzonder langs het Amsterdam-Rijnkanaal



Kwaliteitsniveau 3: Utrechtse Allure

Voor de podia, de Utrechtse visitekaartjes, geldt het kwaliteitsniveau: Utrechtse Allure. De bestrating, het straatmeubilair en het groen voldoen aan hoge eisen van uitstraling, functionaliteit en duurzaamheid, vaak in samenhang met een bijzondere detaillering. Ze hebben een unieke inrichting en een onderhoudsniveau dat daarbij past. Ingrepen in de openbare ruimte met dit kwaliteitsniveau vragen om maatwerk. Voor alle podia is in de toekomst een plan beschikbaar waarin het gebruik, de inrichting en het beheer zijn uitgewerkt. Voor het Maximapark, de Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen is dit al uitgewerkt. Voor landgoed Haarzuilens en de Uithof, die niet of deels in beheer zijn bij de Gemeente, wordt samenwerkt met de eigenaren/beheerders. De plannen worden onderdeel van het 'Handboek Openbare Ruimte'.

Bijzonder vormgegeven pergola en beplanting



Utrechtse Allure-kwaliteit in het Máximapark (rechts) en in de binnenstad (onder)

Unieke inrichting en detaillering





Utrechtse Allure in de Binnenstad.

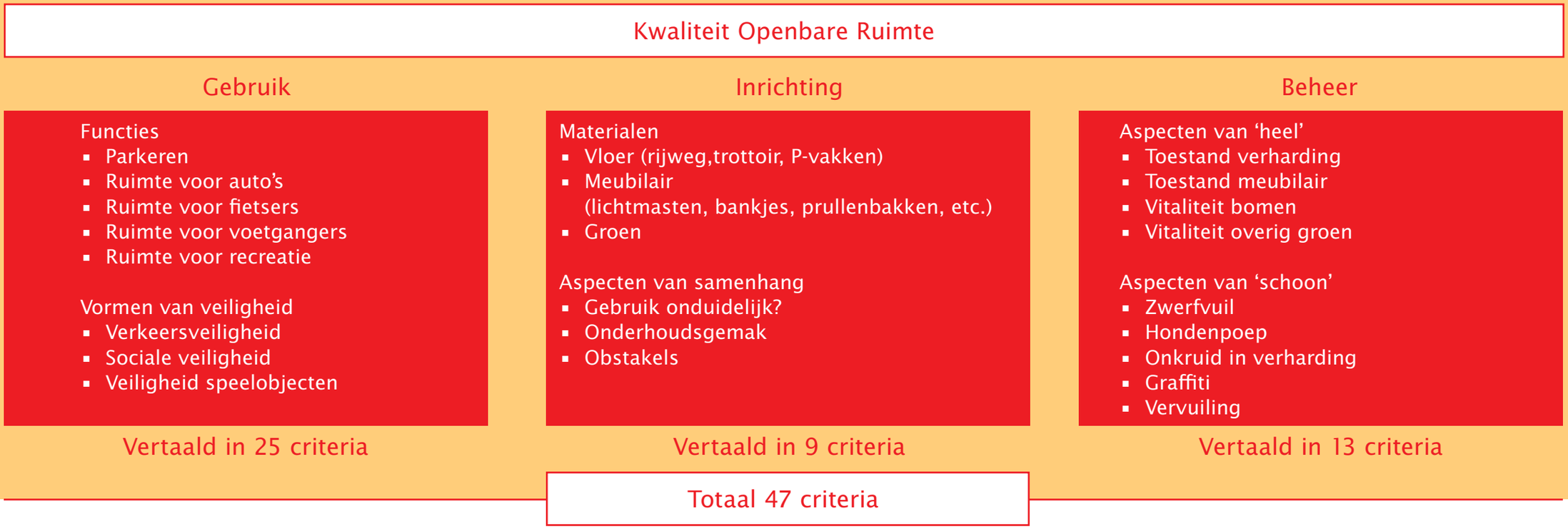






Quickscan kwaliteiten openbare ruimte

Om een eerste beeld te krijgen van de actuele kwaliteiten van de openbare ruimte is in 2014 een quickscan uitgevoerd voor de woon- en werkgebieden met het kwaliteitsniveau Domstad. De Quickscan kan gebruikt worden als basis voor programmering, als afwegingskader voor prioritering van ingrepen en als monitoringsinstrument. ≥≥



Waarom een Quickscan?

Wie wil bepalen waar de openbare ruimte moet worden verbeterd conform de uitgangspunten in het 'Handboek Openbare Ruimte', moet weten wat de startpositie is. De Quickscan geeft een beeld van de kwaliteit van de openbare ruimte in 2014 in 99 buurten. Het verschil tussen de uitkomsten van de Quickscan en de gewenste kwaliteit is een indicatie voor de inspanning die nodig is. De systematiek van de Quickscan is grotendeels overgenomen van de Gemeente Den Haag. Die paste het instrument succesvol toe in 2005.

Hoe is de Quickscan opgesteld?

De kwaliteit van de openbare ruimte is gedefinieerd als de balans tussen gebruik, inrichting en beheer. Op elk van deze elementen is de openbare ruimte beoordeeld. Zoals valt te zien in de figuur hierboven, is bij *gebruik* gekeken naar vijf functies (wordt er op de juiste wijze geparkeerd, ruimte voor auto's, fietsers, voetgangers en recreatie) en drie vormen van veiligheid (verkeersveiligheid, sociale veiligheid, veiligheid van speelobjecten). Bij *inrichting* naar drie materialen (vloer, meubilair en groen) en drie aspecten van samenhang (duidelijkheid gebruik, onderhoudsgemak en obstakels). En bij *beheer* naar vier aspecten van 'heel' (toestand van verharding en meubilair en vitaliteit van bomen en overig groen) en vijf aspecten van 'schoon' (zwerfvuil, hondenpoep, onkruid, graffiti en overige vervuiling).
Aan elk aspect is minimaal één criterium of meetlat toegewezen. Er zijn in totaal 47 criteria geformuleerd. Voor elke criterium is de ondergrens van de Utrechtse meetlat bepaald. De Quickscan beoordeelt alleen of aan de ondergrens wordt voldaan of niet. Er is zoveel mogelijk objectieve data gebruikt. Als deze ontbraken is beoordeeld op basis van *expert judgement*. Hiervoor is gebruik gemaakt van de kennis van leden van de Wijkraden en van vakspecialisten. De Quickscan is alleen gedaan voor de woon- en werkbuurten. Stadswegen, parken en andere bijzondere gebieden zijn dus niet beoordeeld omdat hiervoor de gebruikte meetlatten niet geschikt zijn.

Wat levert de Quickscan op?

De Quickscan geeft voor elke woon- en werkbuurt per criterium aan of wordt voldaan aan de Utrechtse meetlat. De resultaten van de Quickscan kunnen zowel op stedelijk als op wijkniveau worden gebruikt als basis voor programmering, als afwegingskader voor prioritering van ingrepen en als monitoringsinstrument. Door de meting op te nemen in de vierjaarlijkse cyclus van de Nota Kapitaalgoederen, wordt duidelijk of de inspanningen in de openbare ruimte opleveren wat ze beogen.

Resultaten als open data beschikbaar

De resultaten van de Quickscan zijn in 2015 gepresenteerd aan leden van de Wijkraden en aan medewerkers van de Gemeente Utrecht. Om de grote hoeveelheid informatie voor iedereen toegankelijk te maken zijn de resultaten als open data gepubliceerd:
www.opendata.utrecht.nl/dataset/kwaliteit-openbare-ruimte.
Via deze link zijn ook kaarten te vinden op thema of op wijkniveau. De witte vlakken in de kaarten zijn gebieden die om verschillende redenen niet zijn onderzocht. Sommige zijn bijvoorbeeld nog in ontwikkeling, andere zijn geen woon- of werkbuurt.

Uitkomsten Quickscan

De uitkomsten van de Quickscan kunnen gebruikt worden bij prioritering van projecten in de Openbare Ruimte. Mede gebaseerd op de uitkomsten van de nulmeting zijn er in de Voorjaarsnota 2016 herontwikkelingsvoorstellen gedaan voor de openbare ruimte in Overvecht en Kanaleneiland en worden de herinrichtingsprojecten in de Binnenstad voortgezet.

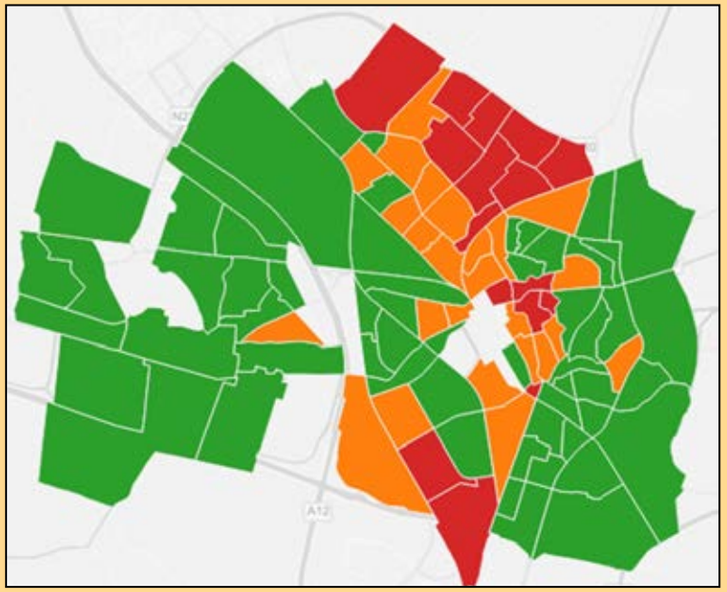
Uit de Quickscan blijkt dat in de wijken Kanaleneiland en Overvecht de grootste afwijking van de getoetste meetlat te zien is.

Ernst en omvang kleiner dan 33%

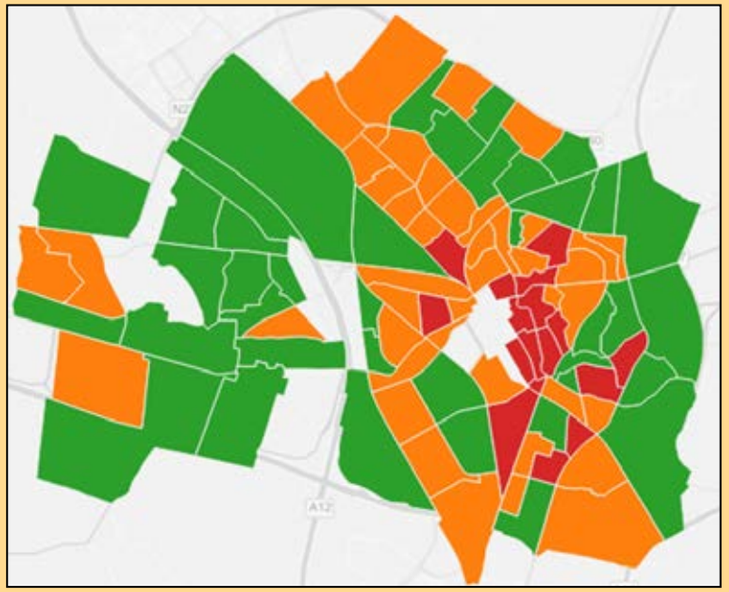
Ernst en omvang tussen 33% en 50%

Ernst en omvang groter dan 50%

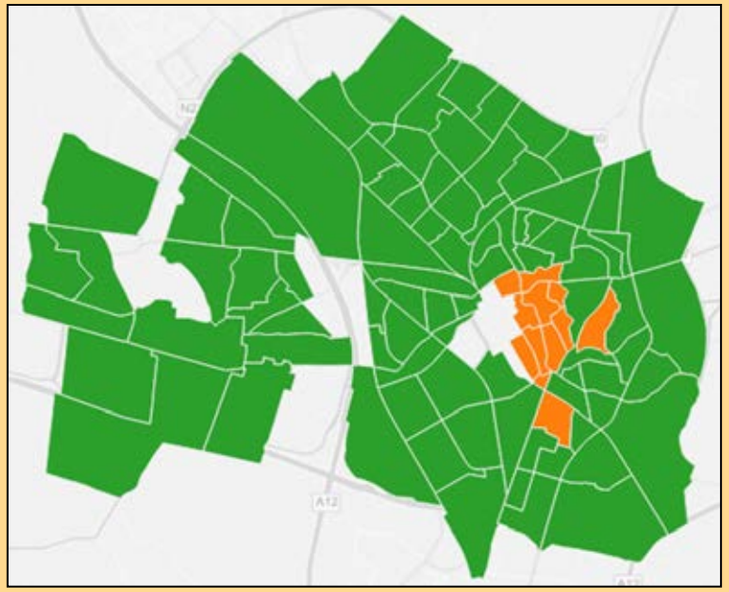
Afwijking Gebruik



Afwijking Inrichting



Afwijking Beheer





Samen maken we de stad

De gemeente is blij met initiatieven van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in de openbare ruimte. Het zorgt voor een zo vroeg mogelijke samenwerking met verschillende partijen in de stad en brengt daarmee de openbare ruimte dichter bij belanghebbenden. De openbare ruimte wordt daarmee steeds meer een gezamenlijke verantwoordelijkheid. >>



Al veel initiatieven, actieve bewoners en ondernemers

Er zijn in Utrecht mooie voorbeelden, waarin samen met bewoners en ondernemers hun leefomgeving is (her)ingericht, groen in zelfbeheer is genomen en activiteiten worden georganiseerd. Dit kan variëren van kleinschalig zoals bewoners die geveltuintjes onderhouden of beplanting in boomspiegels verzorgen tot grootschaligere zelfbeheerprojecten zoals in Park Bloeyendaal. Dit park wordt al sinds de jaren ’90 onderhouden door vrijwilligers. Met ondernemers in Papendorp en de Wetering-Haarrijn zijn parkmanagementafspraken gemaakt, waardoor de verantwoordelijkheid voor het onderhoud en beheer van de buitenruimte wordt gedeeld. Het Máximapark is een goed voorbeeld van een gebied waar de gemeente en maatschappelijke organisaties gezamenlijk optrekken in de programmering, het beheer, het ontwikkelen en de communicatie (Parkorganisatie Máximapark). Een ander voorbeeld van een bewonersinitiatief betreft het Niftarlakeplantsoen. Hier werken de bewoners samen met de gemeente aan een kwaliteitssprong van de omgeving door te vergroenen, de relatie met de Vecht wordt verbeterd en er worden bloemenlinten gemaakt.
Daarnaast krijgt de proef met buurtbudgetten in Lunetten een vervolg. Doelen zijn het geven van inzicht in relevante bestedingen in de wijk en het vergroten van de bewonersbetrokkenheid in Lunetten. In het traject ‘Bewonersbod’ worden bovendien de mogelijkheden van het beheer van groen en speeltuinen door bewoners verkend.

Ruimte voor initiatieven

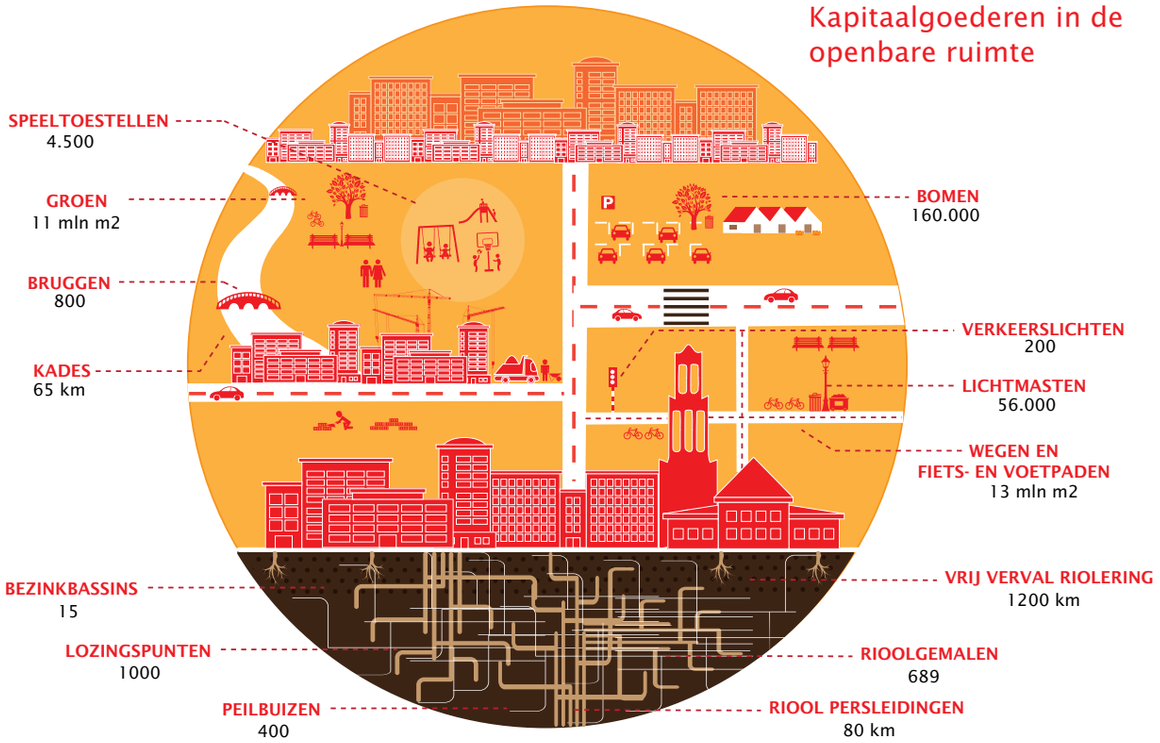
In de stad is, ongeacht het kwaliteitsniveau dat er van kracht is, ruimte voor initiatieven. De kwaliteitsniveaus Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure verschillen wel als het gaat om het gebruik en daarmee de belangen die moeten worden meegewogen bij de inrichting en het organiseren van het beheer. Voor een goede kwaliteit, ongeacht het niveau, stelt de gemeente algemene en/of gebiedsspecifieke regels op ten aanzien van onder andere de bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid en het beheersbaar houden van de kosten voor beheer en onderhoud. Dit laatste betekent in de praktijk dat als bewoners een beheerintensievere inrichting wensen zoals plantvakken of hagen, deze alleen worden aangelegd als de bewoners het groen onderhouden.

Per project en initiatief worden afspraken gemaakt over de betrokkenheid en mate van invloed van belanghebbenden en de gemeente. In de ‘Utrechtse Participatiestandaard’ staan afspraken over de wijze waarop de gemeente de bewoners, ondernemers en andere initiatiefnemers betrekt bij projecten waarvoor de zij zelf het initiatief neemt. Uitgangspunt van de participatiestandaard is een zo vroeg mogelijke betrokkenheid bij beleidsvoorbereiding, -ontwikkeling, -uitvoering of evaluatie.



Openbare ruimte in cijfers

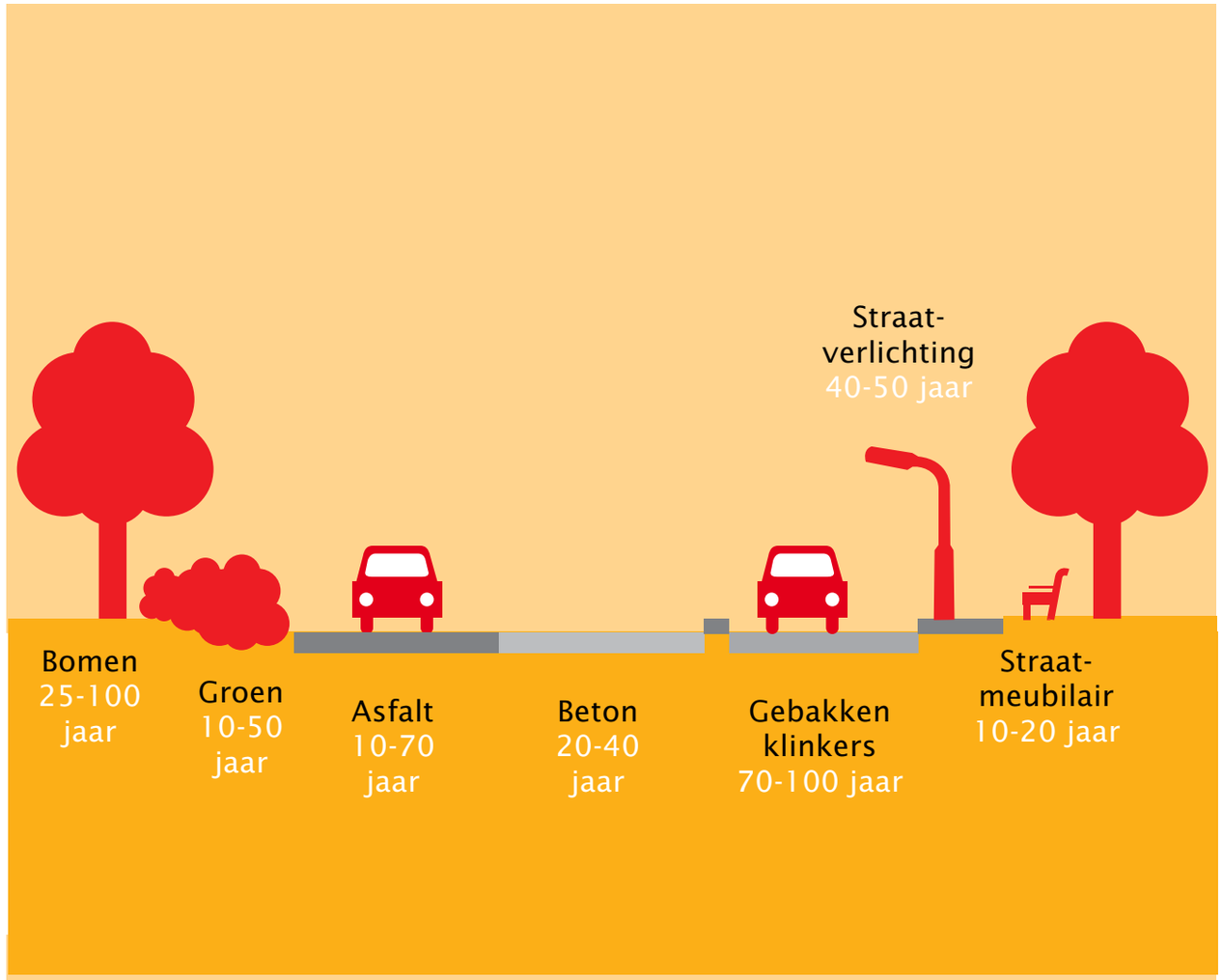
De openbare ruimte is kostbaar en telt duizenden kapitaalgoederen, variërend van wegen en rioleringsbuizen tot speeltoestellen. Het kost €4,5 miljard om de totale openbare ruimte in de stad te vervangen (vervangingswaarde 2015). Van het Utrechtse stedelijke gebied is meer dan een kwart in gebruik als openbare ruimte. >>



De Gemeente is verantwoordelijk voor het grootste deel van de openbare ruimte. De stad kent ook openbare ruimte die niet in beheer is bij de Gemeente. Andere overheden beheren (en zijn vaak eigenaar) van bijvoorbeeld belangrijke delen van de recreatiegebieden Haarzuilens en het Noorderpark. Bovendien vallen enkele grote arealen open water niet onder het beheer van de Gemeente, zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn, de Vecht en de Kromme Rijn.

In totaal beheert de Gemeente ongeveer 2.700 hectare, circa 4.000 voetbalvelden. Iets minder dan de helft daarvan (1.300 hectare) bestaat uit verhardingen en bijna 1.200 hectare bestaat uit groen. Daarnaast neemt de Gemeente indirect deel aan het beheer van de grote recreatie-gebieden in en om de stad. In Utrecht staan ruim 160.000 bomen.

De openbare ruimte groeit nog altijd. Zo wordt door de ontwikkeling van Leidsche Rijn een groot stuk areaal toegevoegd. De transformatie van de oude industriegebieden zorgt bovendien voor een uitbreiding van het openbaar gebied. Het totale bruto grondgebied van Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (4.800 hectare) is vergelijkbaar met het totale grond-gebied van de 'bestaande stad' (5.100 hectare). Amelisweerd is bijna 300 hectare groot.
Er zijn grote verschillen in de hoeveelheid groen en verharding per wijk. De groenste wijken zijn bijvoorbeeld Overvecht, Oost, Zuid, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. De wijken met het minste groen zijn West, Noordwest, Zuidwest en de Binnenstad. Bij de Binnenstad en Noordwest valt ook het hoge percentage verharding op, ruim 60%.



Levenscyclus van kapitaalgoederen

De openbare ruimte bestaat uit kapitaalgoederen als wegen, groen, bruggen, kades en verkeerslichten. Deze kapitaalgoederen zijn door de Gemeente aangekochte en/of tot stand gebrachte objecten, die gedurende meerdere jaren nut geven. De Gemeente zorgt dat deze objecten naar behoren functioneren en in goede staat zijn, door het uitvoeren van regulier en groot onderhoud en door het vervangen van de kapitaalgoederen. De vervangingstermijn verschilt per type object en is ook in belangrijke mate afhankelijk van de gebruiksintensiteit. Zo zijn druk bereden straten eerder aan onderhoud toe dan een 30-kilometerstraat in een woonbuurt. Kapitaalgoederen moeten lang mee kunnen. Daarom is het van groot belang om bij (her)ontwikkeling van de openbare ruimte of vervanging van objecten duurzame keuzes te maken voor gebruik, inrichting en beheer.



Hoe verder

Deze Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte legt de inhoudelijke kaders vast voor de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. De hoofdstructuur voor de openbare ruimte en de drie kwaliteitsniveaus worden opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte. Daarnaast wordt deze hoofdkoers de komende periode uitgewerkt als uitgangspunt voor werkprocessen en plantoetsing. De kwaliteitsverbetering komt daarnaast jaarlijks terug als onderdeel van de voorjaarsnotacyclus. De ondergrond wordt de komende periode ook verder opgepakt. >>

Kwaliteitsverbetering openbare onderdeel van de voorjaarsnotacyclus

De Reserve Stedelijke Herontwikkeling was tot nu toe een belangrijke bron voor investeringen in de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. De groei van Utrecht en de keuze daarbij voor gezonde verstedelijking en verdichting leidt tot een hogere gebruikersdruk en een toename van het areaal dat moet worden (het)ingericht en onderhouden. Om de ambities te realiseren is over een langere periode een financiële impuls nodig. In de bij de Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht (in het hoofdstuk Investeringsstrategie) is hiervan een indicatie gegeven. Gelijktijdig met de Voorjaarsnota 2016 zijn deze stukken aan de Raad aangeboden. Daarbij is –tevens- aangegeven dat de middelen ingezet kunnen worden om de ambities van gezond stedelijk leven (passend bij de drie kwaliteitsniveaus uit deze kadernota) in de openbare ruimte zichtbaar te maken. Waar mogelijk zijn deze investeringen onderdeel van de lopende programma's en de gebiedsopgaven waar ze deel van uitmaken.
In de Voorjaarsnota 2016 is langs deze weg een eerste stap gezet. Er zijn middelen gereserveerd voor een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte van de Binnenstad, Overvecht en Kanaleneiland. Bovendien zijn middelen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte in de Binnenstad en het Stationsgebied door anders om te gaan met auto's en fietsen. Bovendien is in de Voorjaarsnota 2016 geborgd dat de gemeente blijft investeren in de herontwikkeling van de openbare ruimte, gekoppeld aan het woningbouwbouwprogramma van de corporaties. Jaarlijks besluit de Raad hoeveel middelen beschikbaar worden gesteld voor investeringen in de kwaliteit van de openbare ruimte. De mate waarin de ambities op dit vlak kunnen worden gerealiseerd hangt onder andere af van de omvang van donaties uit de groei van de algemene middelen door de groei van de stad.

Uitwerken hoofdkoers van deze kadernota als uitgangspunt voor de werkprocessen en toetsing

De vijf principes voor ruimtelijke kwaliteit en de verschillende kwaliteitsniveaus worden uitgewerkt voor de gebieden, lijnen en plekken als integraal onderdeel van het Handboek Openbare Ruimte. Hiermee wordt het (gewenste) gebruik, de inrichting (zoals paletten van materialen, principeprofielen en straatmeubilair) en het beheer inzichtelijk gemaakt en vastgelegd. Het handboek is nu en in de toekomst het belangrijkste toetsinstrument voor de advies- en toetscommissie BInG.

Bundelen van informatie over de openbare ruimte

Het huidige Handboek staat op de website van de BinG-commissie: www.utrecht.nl/BING. Het Handboek (nu nog een pdf) wordt in de toekomst interactief opgezet. De gebruiker kan dan sneller informatie vinden over het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte inclusief de (on-)mogelijkheden van de ondergrond; het zal dan bijvoorbeeld voldoende zijn om te klikken op een gebied, lijn of plek op de kaart, of om een adres in te typen.

Uitgangspunt voor stadsbrede inkoop

Het 'Handboek Openbare Ruimte' is uitgangspunt voor de stadsbrede inkoop. Aanpassingen in (de catalogus van) het handboek worden ook doorgevoerd in het inkoopbeleid.

In beeld brengen en toegankelijk maken informatie over de ondergrond

De gemeente maakt samen met partners de – nu veelal versnipperde – informatie over de (on)mogelijkheden en kwaliteiten van de ondergrond in Utrecht toegankelijk. Hiermee wordt bijgedragen aan de risicobeheersing van schade en negatieve effecten bij gebruik van de ondergrond. Naast het bepalen van opgaven, doelen en ambities worden ook belemmeringen, risico's, kansen, kosten en baten in kaart gebracht.

Gemeente Utrecht

Zoeken

Beheer Inrichting Gebruik (BInG)

Startpagina > Wonen en leven > Onderhoud buitenruimte > Beheer Inrichting Gebruik (BInG)

Beheer Inrichting Gebruik (BInG)

- Toetsingsprocedure
- Project aanmelden
- Informatie aanleveren
- Behandelingsprocedure
- Projectoverdracht
- Handboek Openbare Ruimte



Meer kwaliteit en samenhang in de openbare ruimte

De staat, functionaliteit, aanblik en beleving van de openbare ruimte in Utrecht bepalen sterk de leefomgeving van mensen die er wonen, werken of Utrecht bezoeken. De gemeente Utrecht wil daarom de samenhang in het gebruik, de veiligheid en het onderhoud van alle grote en kleine veranderingen in de openbare ruimte zo veel mogelijk versterken.

Hulp en contact

Commissie BInG

Telefoon
14 030

E-mail
BInG@utrecht.nl

Opstellen afwegingskader ondergrond en verankering in de werkprocessen

De ondergrond bepaalt veelal wat bovengronds (her)ontwikkeld kan of moet worden. Het is belangrijk om in een vroege fase van het planproces enerzijds de (on)mogelijkheden van de ondergrond in beeld te brengen en anderzijds meer regie te voeren op het gebruik van de ondergrond gekoppeld aan de bovengrond. De komende periode wordt gewerkt aan een Utrechts afwegingskader. De methodiek maakt straks onderdeel uit van de Utrechtse plan- en werkprocessen. Een voorzet over hoe het grondwater en de ondergrond meespelen bij het behalen van onze maatschappelijke opgaven zoals klimaatadaptatie, is opgenomen in het Gebiedsplan “Gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond”.

Effectieve en efficiënte besteding van middelen

Er wordt continu gestreefd naar een optimaal resultaat met de investeringsmiddelen die beschikbaar zijn voor de openbare ruimte door:

- werkzaamheden rond groot onderhoud en vervangingen slimmer te combineren. Dit gebeurt al steeds meer. Het programmateam Openbare Ruimte speelt daarbij een belangrijke rol;
- in de ontwerpfase te sturen op het gebruik van een minimaal aantal objecten, zoals paaltjes, conform de afspraken over de inrichtingsniveaus (hierbij refererend aan het toekomstig beheer);
- te onderzoeken of een betere (lees: meer eenduidige) inrichting kan leiden tot een daling van de beheerkosten voor diverse werkzaamheden, en zo ja, die inrichting aan te passen.

Vierjaarlijkse actualisatie Handboek Openbare Ruimte

De actualisatie van het ‘Handboek Openbare Ruimte’ wordt vierjaarlijks aangeboden aan het College van B&W.

Wijzigen kwaliteitsniveau van plekken

Het College van B&W kan het kwaliteitsniveau van plekken in Utrecht wijzigen bij de actualisatie van het Handboek Openbare Ruimte of tussentijds bij besluiten over ruimtelijke projecten. Voorwaarde is dat de investerings- en exploitatielasten zijn gedekt en de Raad van de besluitvorming op de hoogte wordt gesteld.

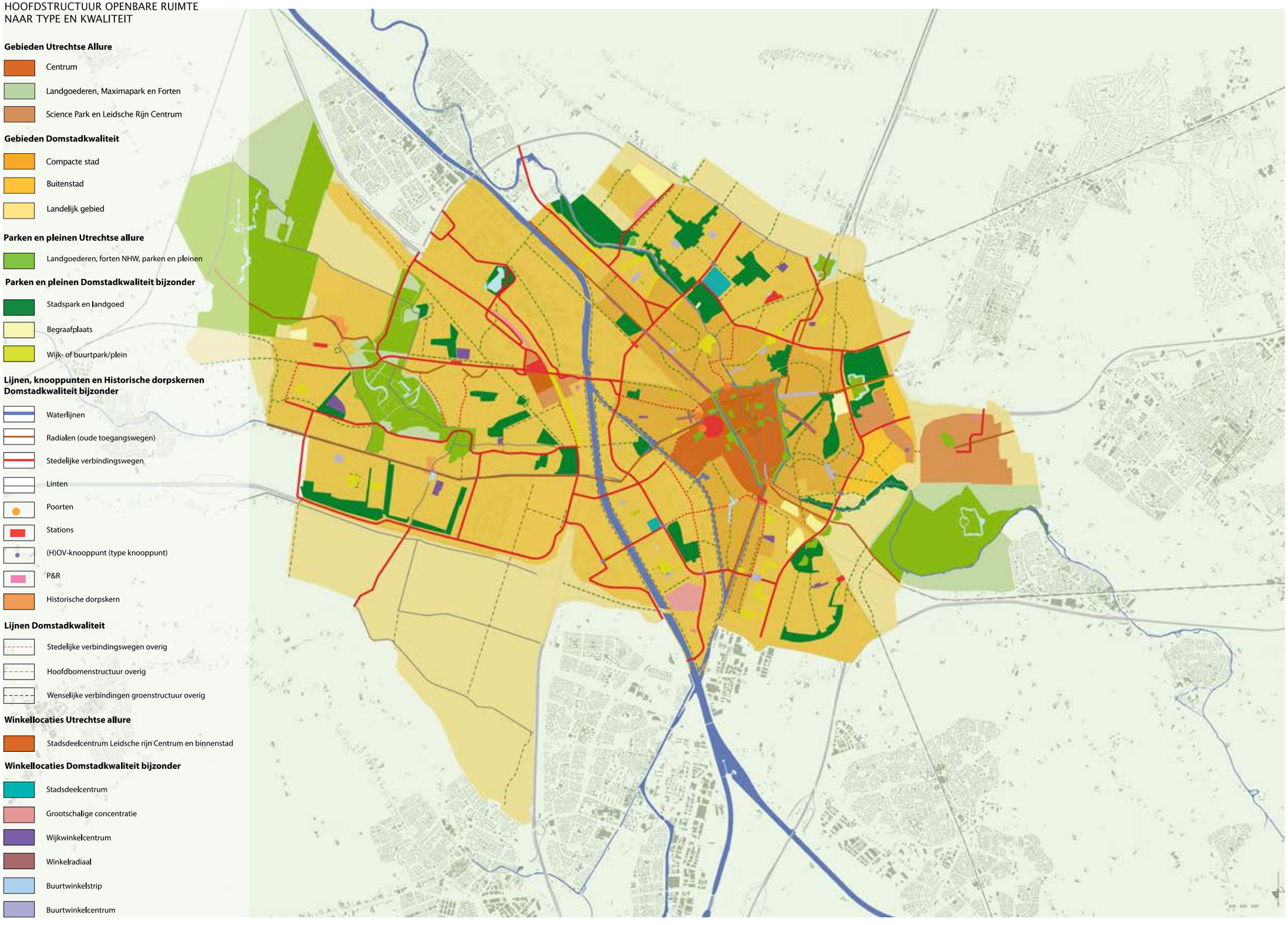
Bijlage 1 Beleidsoverzicht

Het beleidsoverzicht is een momentopname geeft daarmee een indruk van het aantal nota's dat uitspraken doet over de openbare ruimte. Omdat de openbare ruimte vaak een klein onderdeel is van deze nota's, kan geen ervan worden ingetrokken. Bovendien wordt gewerkt aan nieuwe nota's voor o.a. sport en bodembeheer. Deze zijn niet in het overzicht opgenomen.

	Ruimte	Jaar	Besluit
1	Structuurvisie Rijnenburg	2012	Raad
2	Ruimtelijke Strategie Utrecht (concept)	2016	Raad
3	Structuurvisie Utrecht 2015 - 2030	2004	Raad
4	Welstandnota 'De schoonheid van Utrecht'	2004	Raad
5	Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht'	2005	Raad
6	Ontwikkelingskader 'De Uithof en Rijnsweerd'	2014	College
	Wonen		
7	Woonvisie 'Wonen in een sterke stad 2009 – 2019'	2010	Raad
8	Actualisering Woonvisie Utrecht	2015	Raad
9	Nota Woonbotenbeleid	2007	Raad
10	Structuurvisie Rijnenburg	2012	Raad
	Economische Zaken		
11	De Economische Agenda 2012 – 2018	2012	College
12	Leisurenota 'Ontwikkelings- en toetsingskader voor grootschalige leisurevoorzieningen in gemeente Utrecht'	2003	College
13	Hotelnota 2010 - 2020 'Room with a view'	2010	Raad
	Actualisatie marktruimte hotelnota 'Room with a view'	2015	Raad
14	Ontwikkelingskader detailhandel	2012	Raad
15	Bedrijventerreinenstrategie	2012	Raad
16	Ontwikkelingskader Horeca Utrecht	2012	Raad
17	Beleid en actieplan 2009 – 2014 'Evenementen en festivals in Utrecht'	2009	Raad
18	Evaluatie evenementennota met aanscherpingen op beleid- en actieplan 2009 - 2014	2013	Raad
19	Perspectief Toerisme 2020 'Live like a local'	2015	Raad
	Erfgoed en cultuur		
20	Beleidsplan "Kunst in de openbare ruimte 2013-2016	2012	
21	De Erfgoedagenda	2013	College
	Verkeer		
22	Ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'	2012	Raad
23	Nota 'Stallen en Parkeren'	2013	Raad
24	'Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen'	2016	Raad
25	Actieplan 'De gebruiker centraal'	2013	College
26	Actieplan 'Utrecht fietst! 2015 – 2020'	2015	College
27	Actieplan 'Goederenvervoer 2015 – 2020'	2015	College
28	Actieplan 'Verkeersveiligheid 2015 – 2020'	2015	College
29	Actieplan 'Voetgangers 2015 – 2020'	2015	College
30	Actieplan 'Schoon vervoer 2015 – 2020'	2015	College
31	Gemeentelijk 'Verkeers- en vervoersplan 2005 – 2020'	2005	Raad
32	Gebiedsagenda's per wijk	2015	College
33	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen	2016	Raad

	Groen	Jaar	Besluit
34	Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden'	2007	Raad
35	Bomenbeleid Utrecht	2009	Raad
36	Toekomstvisie Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen 2011-2031	2011	Raad
	Duurzaamheid		
37	Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond	2016	Raad
38	Geluidnota 2014 - 2018	2014	Raad
39	Nota bodembeheer 2012 - 2022	2012	College
40	Energieplan Utrecht	2016	Raad
	Openbare Ruimte		
41	Openbaar Ruimteplan Binnenstad: Utrecht binnen de Singels	2000	Raad
42	Handboek Openbare Ruimte Utrecht (incl. Sferenkaart)	2000	Raad
	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	1997	College
	Referentiekader Openbare Ruimte Stationsgebied	2005	College
	Handboek Straatmeubilair	2014	College
	Handboek Inrichting Vleuterweide (v/h gemeente Vleuten de Meern)	1996	College
43	Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019	2015	Raad
44	Beleidsnota Afval is Grondstof 2015 - 2018	2015	Raad
45	Havenatlas	2006	College
46	Recreatievaartuigenbeleid	2005	College
47	Bestemmingsplan Binnenstad	2012	Raad
48	Nota Onderhoud Kapitaalgoederen Openbare Ruimte 2016 - 2019	2015	Raad
49	Structuurplan Stationsgebied	2006	Raad
	Grondzaken		
50	Nota Grondbeleid 'Regie op goede gronden' 2012-2015, 2012	2011	Raad
	Sociaal Maatschappelijk		
51	Nota Speelruimte	2009	Raad
52	Beleidsnotitie Volkstuinen in Utrecht Duurzaam en Gezond, 2012 - 2014	2012	Raad
53	Beleidsplan Agenda 22, 2012-2018	2012	Raad
54	Sportnota "In Utrecht staat jouw talent centraal" 2011-2016 Volkgsgezondheid (ruimtelijke impact)	2011	Raad
55	Bouwen aan een gezonde toekomst 2015-2018	2015	Raad
56	Cultuurvisie Open Ruimte 2012-2022	2012	
	Inkoop		
50	Nota Inkoop 2015-2019 "Waar(-de) voor ons geld!	2015	Raad

Bijlage 2 Kwaliteiten en vastgesteld beleid



Tabellen Beleidsnota's

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
UTRECHTSE ALLURE																								
Amelisweerd	Utrechtse Allure	Landgoederen	■	■	■						■	■												■
Binnenstad	Utrechtse Allure	Winkellocatie	■				■	■	■	■														
Buurtkerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Centrum (Binnenstad en stationsgebied)	Utrechtse Allure	Gebied	■	■			■	■	■						■	■							■	■
Domplein	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Ganzenmarkt	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Geertekerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Haarzuilens	Utrechtse Allure	Landgoederen	■	■							■	■											■	■
Hofjes	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Jaarbeursplein	Utrechtse Allure	Plein											■		■									
Jacobskerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Janskerkhof	Utrechtse Allure	Plein										■	■			■							■	■
Leidsche Rijn Centrum	Utrechtse Allure	Gebied	■									■												
Mariaplaats	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Maximapark	Utrechtse Allure	Stadspark	■								■	■	■	■										■
Moreelsepark	Utrechtse Allure	Stadspark										■	■		■									
Moskeeplein	Utrechtse Allure	Plein										■	■		■									
Neude	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Nicolaaskerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
NWH Fort Blauwkapel	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Bilt	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Gagel	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Hoofddijk	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Klop	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort Rhijnauwen	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■											■
NWH Lunet I	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Lunet II	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Lunet III	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Lunet IV	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
Park Nieuweroord	Utrechtse Allure	Stadspark									■	■	■		■									
Pieterskerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Smakkelaarsveld	Utrechtse Allure	Stadspark											■		■									
Stadsplateau	Utrechtse Allure	Plein											■		■									
Utrecht Science Park	Utrechtse Allure	Gebied	■			■					■	■	■											
Vredenburg	Utrechtse Allure	Plein											■		■	■								■
Zocherplantsoen/ singelgebied	Utrechtse Allure	Stadspark					■	■			■	■	■		■	■				■				■

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Historische dorpkern																								
Dorpskern de Meern	Domstad Bijzonder	Historische dorpkern										■										BP dM		
Dorpskern Vleuten	Domstad Bijzonder	Historische dorpkern										■										BP V		

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Landgoed																								
Park Voorn	Domstad Bijzonder	Landgoed									■	■											■	

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stadsparken																								
Archeologiepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■									■	
Beatrixpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
De Milan Viscontipark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■										
Griftpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■											
Groot Zandveld	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■									■	
Hogelandsepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■											■
Julianapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■										■	
Kloosterpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Kromme Rijnpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Majellapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■											
Maliebaan	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■								■		■	■
Park Voorveldse polder	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Prinses Amaliapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■									■	
Vechtzoompark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Walpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Waterwinpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Wilhelminapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■										■	■
Zuilensebos	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Wijk of buurtparken																								
Bosch en Duinpark	Domstad Bijzonder	Wijk of buurtpark									■	■	■	■										
Camminghaplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
De Weide Wereld	Domstad Bijzonder	Wijk of buurtpark												■										
Doornburglaan	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Geuzenplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Kastelenplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Klokkenveld	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Kouwerplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Lauwerechtbrug	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Liesboschpark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Lubroveld	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Majoor Bosshardtplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■								■			
Molenpark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■										■	
Mulderslotplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Nijenrode plantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Noordsepark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Park 't Goylaan	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Park de Balije	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Park Den Engh	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark												■									■	
Plantage	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Ridderplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Springerpark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Springertuin	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark																						
Tolsteegplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Troosterhof	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Willem Alexanderpark	Domstad Bijzonder	Wijk of buurtpark									■	■	■	■									■	
Willem de Zwijgerplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Begraafplaatsen																								
Begraafplaats Hamlaan	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■												
Begraafplaats Kovelswade	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■
Begraafplaats Sint Barbara	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■
Begraafplaats Soestbergen	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■
Begraafplaats Tolsteeg	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	
Joodse begraafplaats	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Pleinen																								
Amerhof	Domstad Bijzonder	Plein											■								■			
Berlageplein	Domstad Bijzonder	Plein																			■			
Grootmeesterplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Herderplein	Domstad Bijzonder	Plein											■								■			■
J. Schimmelplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Maasplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Molen Rijn en Zon	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Pearsonhof	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Plein Zijpestraat	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Pleintje Anansi	Domstad Bijzonder	Plein											■								■			
Sluisjes Oog in Al	Domstad Bijzonder	Plein											■										■	■
Taatsenplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Willem van Abcoudeplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Poorten																								
Poort Centrumboulevard	Domstad Bijzonder	Poort																		■				
Poort Kop van Noord	Domstad Bijzonder	Poort																		■				
Poort Ledig erf/ Rotsoord	Domstad Bijzonder	Poort														■				■				
Poort Stadscorridor	Domstad Bijzonder	Poort																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Winkellocaties																								
Balijelaan/ Croeselaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Adelaarstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Adriaen van Ostadelaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Biltstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum De Gagelhof	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum De Klop	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Handelstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Hooggraven	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Jan van Scorelstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Pearsonhof	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Rokade	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Twijnstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Vasco da Gamalaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Veldhof	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Willem van Noortplein	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip De Meern	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip Marco Pololaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip Plantage	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip Tiberdreef	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Grootschalige concentratie PDV Overvecht	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■														
Grootschalige concentratie The Wall	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■														
Grootschalige concentratie Woonboulevard Kanaleneiland	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Stadsdeelcentrum Kanaleneiland	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Stadsdeelcentrum Leidsche Rijn centrum	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Stadsdeelcentrum Overvecht	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Burchtwal	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum De Gaard	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Haroekoeplein	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Mereveld	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Overkapel	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Parkwijk	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Smaragdplein	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Terwijde	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Vleuten	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Amsterdamsestraatweg	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Burgemeester Reigersstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Kanaalstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Nachtegaalstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Soho district	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stations																								
Terwijde	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Centraal	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Leidsche Rijn	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Lunetten	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Overvecht	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Vaartsche Rijn	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Zuilen	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Vleuten	Domstad Bijzonder	Station																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
(H)OV-knooppunten																								
Castellum	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Centrum Kanaleneiland	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Centrum Overvecht	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Europaplein	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Herculesplein	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Papendorp	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Utrecht Science Park	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
P&R locaties																								
Leidsche Rijn	Domstad Bijzonder	P&R																		■				
Sciencepark De Uithof	Domstad Bijzonder	P&R																		■				
Westraven	Domstad Bijzonder	P&R																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Radialen																								
Biltstraat	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■								■				
Koningsweg	Domstad Bijzonder	Radialen			■							■								■				
Zandweg/ Leidseweg	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■	■	■	■					■				
Parkweg/ Utrechtse weg/ Vleutenseweg	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■	■							■				
Amsterdamsestraatweg	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■	■							■				
Jordanlaan/ Blauwkapelse/Kapelstraat	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■								■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Linten																								
Gageldijk	Domstad Bijzonder	Lint									■	■								■				
Reyerscop/ Heijcopperkade	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■			■				
Meerndijk	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■			■				
Ringkade	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■							
Groenedijk	Domstad Bijzonder	Lint									■	■		■						■				
Wilhelminaweg	Domstad Bijzonder	Lint										■		■						■				
Nedereindseweg	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■							
Haarpad	Domstad Bijzonder	Lint										■								■				
Rijndijk	Domstad Bijzonder	Lint										■								■				
Eghlaan/ Smalle Themaat	Domstad Bijzonder	Lint									■	■		■						■				
Alendorperweg	Domstad Bijzonder	Lint												■						■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Waterlijnen																								
Amsterdam Rijnkanaal	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■					■		■				
Kromme Rijn	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■					■	■					
Leidserijn	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■	■	■			■	■	■				
Merwedekanaal	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■						■	■	■				
Nieuwegracht	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■			■		■						
Oudegracht	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■			■		■						
Singel	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■		■	■		■		■				
Vaartsche Rijn	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■						■	■	■				
Vecht	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■					■	■	■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stedelijke verbindingswegen																								
Af/ oprit A28	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Biltse Rading	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Darwindreef, Eykmanlaan,	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Einsteindreef, Marnixlaan, St Josephlaan, Cartesiusweg, T.A. Kempisweg, Spinosaweg, Lessinglaan, Joseph Haydnlaan, Pijperlaan, Beneluxlaan, Socrateslaan, 't Goylaan, Waterlinieweg, Sartreweg, Kardinaal de Jongweg, Brailledreef	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Europalaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Haarrijnse Rading	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Hertogswetering, Proostwetering,	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
J.M. de Muinck Keizerlaan/ Franciscussdreef	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Laaggravense weg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Landschapsbaan, Burg. Middelweerdbaan, Langerakbaan, Hogeweidebaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Martin Luther Kinglaan, weg van de Verenigde Naties, Graadt van Roggenweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Ouderijnseweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Papendorpse weg, Blaeulaan, Orteliuslaan, Marinus Tyrusviaduct	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Plutoniumweg, Soestwetering, Stadsbaantunnel	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Ruimteweg/ Floraweg/Lageweideslag/ Atoomweg/ Wolfgang Pauli/ Oude Vleutenseweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Stadsbaan Leidscherijn, C.H. Letschertweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Sweserensengseweg/ Burg. Norbruislaan/ Prins Bernardlaan/ Buurg. Van Tuyllkade/ van Hoornkade/ van Egmondkade	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Taatsenplein, Bevijdingslaan, Churchilllaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Terwijde Singel, Dirck Hoetweg, Vleutensebaan, Huis te Vleutenbaan, Stroomrugbaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Universiteitsweg, Leuvenlaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Waterlinieweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stedelijke verbindingsweg 1x2 rijstroken																								
Rivierkom	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Parkzichtlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
t Zand	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Biltstraat, Museumlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Blauwkapelseweg, Kleine Singel	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Talmalaan, Draaiweg, D. van Mollemstraat, Oudenoord	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Weerdsingel, Daalsetunnel	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Catherijnsingel	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Vleutenseweg	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Graadt van Roggenweg, Westplein	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Rubenslaan, Venuslaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
C. Erzeijstraat, W.A. Vultostraat, Briljantlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Koningin Wilhelminalaan, Balijelaan, Vondellaan, Baden Powellweg	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Europalaan, Overste den Oudenlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Dr. M.A. Tellegenlaan, van Zijstweg	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stadsparken																								
Archeologiepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■	■									■	
Beatrixpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■													
De Milan Viscontipark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■	■										
Griftpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■											
Groot Zandveld	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■	■									■	
Hogelandsepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■											■
Julianapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■										■	
Kloosterpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■													
Kromme Rijnpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■													
Majellapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■											
Maliebaan	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■								■		■	■

Acroniemen en afkortingen

BInG, *Beheer- Inrichting- Gebruik*
BInG Commissie, Advies- en toetscommissie voor alle ingrepen in de openbare ruimte
ISV, Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
CROW, Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. Publiceert o.a. richtlijnen
HOR, Handboek Openbare Ruimte, voorheen *HIOR, Handboek Inrichting Openbare Ruimte*
SRSRSB, Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen (mobiliteitsbeleid)
Solgu, Stedelijk Overleg Orgaan Gehandicapten

Colofon

Uitgave
Gemeente Utrecht

Tekst
Gemeente Utrecht
Samenwerking van Stadsbedrijven, Ruimtelijke Economische Ontwikkeling, Milieu en Mobiliteit, Wijken en Veiligheid, Toezicht en Handhaving.

Redactie
Gemeente Utrecht

Fotografie
Gemeente Utrecht

Ontwerp en opmaak
Taluut (www.taluut.nl)

November 2016

Meer informatie
www.utrecht.nl/BING

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 10 00
www.utrecht.nl

Commissie Stad en Ruimte

Behandeld door	A. Kuin	**Datum**	5 oktober 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 63693	**Ons kenmerk**	16.502612
E-mail	a.kuin@utrecht.nl	**Onderwerp**	Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte
Bijlage(n)	Geen		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

In de commissie S&R van 18 februari jl. is gesproken over de "Ketenaanpak Openbare Ruimte: Ruimtelijk Kader". Het doel van de nota is de inhoudelijke kaders neer te zetten om de regie op de openbare ruimte te vergroten en daarmee de kwaliteit te verbeteren. Naar aanleiding van uw vragen tijdens de commissiebehandeling in februari 2016 j.l. is afgesproken het voorstel opnieuw aan u aan te bieden. In deze brief geven we antwoord op de vragen die zijn gesteld in uw vergadering.
Belangrijke vragen in uw vergadering waren: het onderscheid tussen kader en uitvoering is onvoldoende helder, hoe worden de ambities gefinancierd en wat is de relatie met trajecten als Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen en de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het aangepaste stuk wordt nu onder de naam "Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte" ter besluitvorming aangeboden. Hiermee willen wij het beleid voor de openbare ruimte voor initiatiefnemers, bewoners en professionals beter inzichtelijk maken. Ook willen we waar mogelijk de inrichting en het beheer standaardiseren en beter afstemmen op het gewenste gebruik (zoals meer ontmoetingsplekken, beter groen, aantrekkelijk om te bewegen). Bovendien zorgt de kadernota voor focus op de uitgangspunten ten aanzien van duurzaamheid, klimaatbestendigheid, toegankelijkheid, gezonde leefomgeving en de ondergrond. In uw commissie zijn verschillende vragen gesteld. Naar aanleiding daarvan is het voorstel aangepast. In deze brief gaan wij in op het stuk dat we nu aanbieden.

Samengevat zijn de belangrijkste wijzigingen in de kadernota zelf:

- de relatie tussen de kaarten en het bestaande beleid is verduidelijkt;
- de voorstellen van de commissie om tekst aan te passen zijn verwerkt;
- de doorvertaling van deze kadernota in onze werkprocessen is ondergebracht in het hoofdstuk "Hoe verder".

<u>Aanleiding opstellen kadernota voor de openbare ruimte</u>
In 2013 is gestart met het verkennen van de mogelijkheden om de regie op de openbare ruimte te verbeteren zodat de kwaliteit verbetert en de overlast vermindert. Hierover is uw commissie op verschillende momenten geïnformeerd. De stand van zaken is toegelicht in de commissiebrieven "Regie op de openbare ruimte, 2013" en Integratie van de Ruimtelijke Keten, 2013". Op 26 maart 2013 is een mondelinge toelichting gegeven op de Raadsinformatieavond. Andere belangrijke kaders zoals het

Groenstructuurplan (2007), het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (2012), Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen (SRSRSB, 2016) onderstrepen het belang van een kwalitatief goede openbare ruimte voor een gezonde stedelijke levensstijl. De projecten die in het kader van de Pilot Openbare Ruimte Centrum, zijn uitgevoerd leiden toteen betere openbare ruimte in het centrum van Utrecht.

Meer kwaliteit door meer regie op de openbare ruimte

Centraal in de kadernota staat wat inhoudelijk nodig is om het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte te verbeteren. Utrecht staat voor belangrijke opgaven; de inzet op binnenstedelijke groei conform de bij uw Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht, het klimaatadaptief ontwikkelen van de stad om hittestress en wateroverlast tegen te gaan, beter sturen op gezonde verstedelijking, meer rekening te houden met de (on)mogelijkheden van de ondergrond (zoals meer groeiruimte voor bomen) en beter te voldoen aan Agenda 22 (Toegankelijkheid). Hiervoor is het noodzakelijk de bovenstaande opgaven in een samenhangend afsprakenkader voor de openbare ruimte op te nemen. De hoofdlijn voor dit afsprakenkader ligt hierbij voor in de kadernota.

Samenhang in beleid voor de openbare ruimte

Veel vastgestelde gemeentelijke nota's zeggen iets over het gebruik, de inrichting en het beheer en daarmee over de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte. Het bomenbeleid gaat in op de hoofdboomstructuur. De welstandsnota biedt samenhang in het beleid van de gebouwde omgeving. Slimme Routes, Slim Regelen Slim Bestemmen deelt de stad verkeerskundig in met daaraan gekoppeld een beeld van de openbare ruimte. Door de samenhang tussen de verschillende beleidsnota's voor de openbare ruimte inzichtelijk te maken kan een betere regie plaatsvinden op de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte. De voorliggende nota zet deze koers uit. Na vaststelling door uw Raad worden de verschillende kwaliteiten uitgewerkt in het Handboek Openbare Ruimte in onder andere de materialisatie voor de wegverharding, voor straatmeubilair, voor groen en voor de wegprofielen. Hierbij is de huidige situatie uitgangspunt, tenzij het vanwege een wijziging van de functie en daarmee het gebruik van een gebied gewenst is om bijvoorbeeld een ander materialenpakket voor de verharding te hanteren of een ander beheerniveau. Voorbeelden hiervan transformatiegebieden als Rotsoord, het centrumgebied van Utrecht en de Merwedekanaalzone. Dit zal altijd binnen de plantontwikkeling financieel gedekt moeten zijn. Bijvoorbeeld in de grondexploitatie via afspraken met de ontwikkelaar.

Drie kwaliteitsniveaus: Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure

De kadernota legt de ambitie en de ruimtelijke kaders vast voor de openbare ruimte op drie kwaliteitsniveaus; Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure. Kwaliteitsniveau Domstad geldt voor de woon- en werkgebieden, Domstad Bijzonder voor bijzondere plekken (zoals parken, winkelcentra) en lijnen (kanalen, stedelijke verbindingswegenstraten) en Utrechtse Allure voor die gebieden waar Utrecht zich nationaal en internationaal wil profileren of al profileert (o.a. het Centrum en Utrecht Science Park). Waar welk niveau past, is gebaseerd op bestaand beleid. Zo heeft Hoogh Boulandt op basis van de kaarten uit de Structuurvisie Utrecht en de kaarten uit de bij uw Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht het kwaliteitsniveau Utrechtse Allure. In beide documenten is het een integraal onderdeel van het centrumgebied van Utrecht. Voor het deel Jaarbeurs aan de westkant van de Merwedekanaalzone is vooralsnog gekozen voor Domstad. In de uitwerking van de 2e fase Stationsgebied kan alsnog het kwaliteitsniveau worden gewijzigd in Utrechtse Allure. Kantorenpark Rijnsweerd is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht integraal onderdeel van het economisch ontwikkelingsgebied Utrecht Science Park en krijgt daarmee het kwaliteitsniveau Utrechtse Allure.
In het Raadvoorstel stellen wij u voor om het college mandaat te geven te besluiten over wijzigingen in het overzicht met bijzondere plekken en daarmee het kwaliteitsniveau "Domstad Bijzonder toe te

wijzen. Uiteraard alleen indien dit gedekt wordt binnen de afgesproken financiële kaders. Wij zullen uw raad hierover actief informeren.

Waar mogelijk standaardiseren van inrichting en beheer

Nieuw aan de ter besluitvorming voorliggende aanpak is dat we koersen op enerzijds een betere balans tussen gebruik, inrichting en beheer en anderzijds op het waar mogelijk standaardiseren van de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat standaardisatie leidt tot een goede basiskwaliteit, tot een goed basisbeheer en duidelijkheid schept voor bewoners, gebruikers en professionals die werkzaam zijn in de openbare ruimte. Uitgangspunt bij de uitwerking van de kwaliteitsniveaus voor de verschillende delen van de stad is de huidige openbare ruimte. Dit betekent bijvoorbeeld dat de huidige kwaliteiten van het Utrechtse Allure-gebied Maximapark worden verankerd in het Handboek Openbare Ruimte. Ook de keuzes die zijn gemaakt voor de eerste transformaties in Rotsoord (Domstadniveau) voor het hele gebied uitgangspunt zijn. Standaardisatie is ook van toepassing op het gebruik van paaltjes en ander straatmeubilair. Dit zal de uitstraling en beheerbaarheid van de openbare ruimte aanzienlijk verbeteren. Bij de uitwerking van de kwaliteitsniveaus staat een aantrekkelijke, klimaatbestendige en toegankelijke openbare ruimte centraal. Het houdt daarbij niet op bij de zichtbare openbare ruimte. De combinatie tussen ondergronds gebruik en bovengrondse mogelijkheden zullen we steeds beter moeten bewaken.

Samenstelling kaarten met “Hoofdstructuur Openbare Ruimte” en “Kwaliteitsniveaus”

In de Kadernota zijn twee kaarten opgenomen. Eén met de “Hoofdstructuur Openbare Ruimte” en één met de “Kwaliteitsniveaus”. De kaarten zijn samengesteld op basis van verschillende vastgestelde gemeentelijke nota’s. De kaarten geven aan wat de (gewenste) betekenis is van de openbare ruimte voor gebruikers. Wordt het vooral gebruikt door direct omwonenden, door (wijk)bewoners of heeft het juist een stedelijke of bovenstedelijke betekenis. De betekenis ervan is afgeleid uit vastgesteld gemeentelijk beleid. Een overzicht van het gebruikte beleid is opgenomen in de bijlage van de nota. De vastgestelde nota Slim Regelen Slim Regelen Slim Bestemmen is één van de nota’s die in de kadernota in samenhang wordt gebracht met andere stedelijke beleidsnota’s.



Domstad – Overvecht



Domstad Bijzonder – Rooseveltboulevard





Utrechtse Allure – Binnenstad

In de kadernota zelf is een schema opgenomen die de relatie legt tussen de kaart Hoofdstructuur Openbare Ruimte, de kaart met de drie Utrechtse kwaliteiten en welk bestaand beleid hiervoor de basis is. Op de site van de toetsingscommissie BInG (www.utrecht.nl/Bing) kunt u zien welke plekken op basis van welk bestaand beleid zijn aangemerkt als Domstad bijzonder of Utrechtse Allure.

Hoe komt de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte de komende jaren tot stand?
De stad groeit de komende decennia. Deze groei vindt plaats in het stedelijk gebied en deze intensivering vraagt om het versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte. De drie kwaliteitsniveaus voor de openbare ruimte zetten hiervoor de koers uit. Die koers wordt opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte. We werken daarmee vanuit één perspectief. Dit leidt tot een transparanter proces, minder fysieke overlast op straat (meer werk met werk) en een herkenbaardere kwaliteit van de openbare ruimte.
Voor initiatiefnemers uit de stad wordt duidelijker waar ze terecht kunnen met initiatieven. Bovendien wordt bij de uitwerking van de kwaliteitsniveaus duidelijker welke ruimte er is voor initiatiefnemers om af te wijken van de afgesproken kwaliteiten.

Ruimtelijke Strategie Utrecht en Voorjaarsnotacyclus
Gelijktijdig met de Voorjaarsnota 2016 is aan uw Raad de Ruimtelijke Strategie en de investeringsstrategie aangeboden. De investeringsstrategie legt een verbinding tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt. Om de ambities te realiseren is over een langere periode een financiële impuls nodig. In de aan uw Raad aangeboden Ruimtelijke Strategie Utrecht (in het hoofdstuk Investeringsstrategie) is hiervan een indicatie gegeven. Daarbij is tevens aangegeven dat extra middelen ingezet kunnen worden om de ambities van gezond stedelijk leven (passend bij de drie kwaliteitsniveaus uit deze kadernota) in de openbare ruimte zichtbaar te maken. Waar mogelijk zijn deze investeringen onderdeel van de gebiedsopgaven waar ze deel van uitmaken, maar soms kan daarvoor een extra impuls benodigd zijn.
In de Voorjaarsnota 2016 is langs deze weg een eerste stap gezet. Er zijn middelen gereserveerd voor een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte van de Binnenstad, Overvecht en Kanaleneiland. Bovendien zijn middelen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte in de Binnenstad en het Stationsgebied door anders om te gaan met auto's en fietsen. Bovendien is in de Voorjaarsnota 2016 geborgd dat de gemeente blijft investeren in de herontwikkeling van de openbare ruimte, gekoppeld aan het woningbouwbouwprogramma van de corporaties. De mate waarin de ambities op dit vlak kunnen worden gerealiseerd hangt onder andere af van de omvang van de donatie uit de groei van de algemene middelen door de groei van de stad.

Samenwerking met de stad
Daarnaast zien wij een gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid van markt, gemeente en andere overheden om onze ruimtelijke ambities te realiseren. Samenwerkingen die er nu ook al zijn, zoals via beheercontracten met bewoners en de samenwerking met stakeholders zoals Natuurmonumenten (Haarzuilens), de Universiteit Utrecht (Utrecht Science Park), Centrummanagement (Binnenstad), Jaarbeurs en NS (Stationsgebied), Recreatieschappen (beheer van de recreatiegebieden) en Parkmanagement bij een tweetal bedrijventerreinen.

Participatie
Bij het opstellen van de nota is inbreng van bewoners, belanghebbenden en ondernemers benut. De wijkraden zijn betrokken geweest bij het opstellen van de QuickScan en de resultaten zijn besproken in

de wijkraden. Tevens zijn onderdelen van de kadernota op het “Wij maken Utrecht festival” in december 2014 voorgelegd aan deelnemers.

Rol Quickscan, waar staan we nu met de openbare ruimte

De kadernota is het ambitiedocument voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Om een beeld te krijgen van de actuele situatie en het verschil met de gewenste kwaliteit is een Quickscan uitgevoerd. Dat betrof de woon- en werkgebieden uit de kwaliteitscategorie Domstad. De relatief grote afwijkende score van de wijken Overvecht en Kanaleneiland heeft geleid tot een reservering van middelen voor onder meer een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte in deze wijken in de Voorjaarsnota 2016. Ook de komende jaren kunnen de resultaten van de nulmeting worden gebruikt voor een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte.

Tenslotte

Met het vaststellen van deze Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte door uw raad zet u de inhoudelijke kaders neer om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Het gaat om een herbevestiging van al in beleid vastgelegde uitspraken over de functie en het gebruik van de stad. Hiermee wordt het beoogde kwaliteitsniveau voor de verschillende delen van de stad expliciet gemaakt. Uitgangspunt is dat bovenstaande leidt tot een goede basiskwaliteit voor de inrichting, een goed basisbeheer en duidelijkheid schept voor bewoners, gebruikers en professionals die werkzaam zijn in de openbare ruimte van Utrecht. Na vaststelling in uw Raad worden de verschillende kwaliteiten gebiedsgericht uitgewerkt en ter informatie aan u aangeboden.

Op basis van de behandeling in uw commissie op 18 februari j.l. is ook voorgesteld dat er voorafgaand aan de bespreking in uw commissie een technische briefing wordt georganiseerd om beter op uw vragen in te kunnen gaan. Dit willen wij graag verzorgen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris de burgemeester,

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte

Gemeente Utrecht



Inhoud

De ambitie	3
Ruimtelijke kwaliteit	7
Hoofdstructuur openbare ruimte	12
Drie Utrechtse kwaliteiten	16
Quickscan kwaliteit openbare ruimte	24
Samen maken we de stad	27
Openbare ruimte in cijfers	29
Hoe verder	31
Bijlage 1 Beleidsoverzicht	34
Bijlage 2 Kwaliteiten en vastgesteld beleid	35
Colofon	48



De ambitie

Utrecht is één van de sterkst groeiende steden van Nederland. In 2030 is Utrecht doorgegroeid naar 400.000 inwoners. Het gemeentebestuur kiest voor gezonde verstedelijking om deze groei te faciliteren. Een belangrijke bouwsteen voor een gezonde groei van Utrecht is het versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het is de ambitie om met de kaders die in deze Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte worden geschetst de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. De openbare ruimte sluit straks, meer dan nu, aan op de kenmerkende stedenbouwkundige en historische kwaliteiten van de stad. We werken aan een verbetering van de klimaatbestendigheid en toegankelijkheid. De openbare ruimte is de huiskamer van onze bewoners en ondernemers en het visitekaartje voor onze bezoekers. >>



De ambities van de Gemeente Utrecht voor de openbare ruimte staan in meer dan veertig beleidsnota's.
Deze Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte brengt ze samen.

Waarom een Kadernota

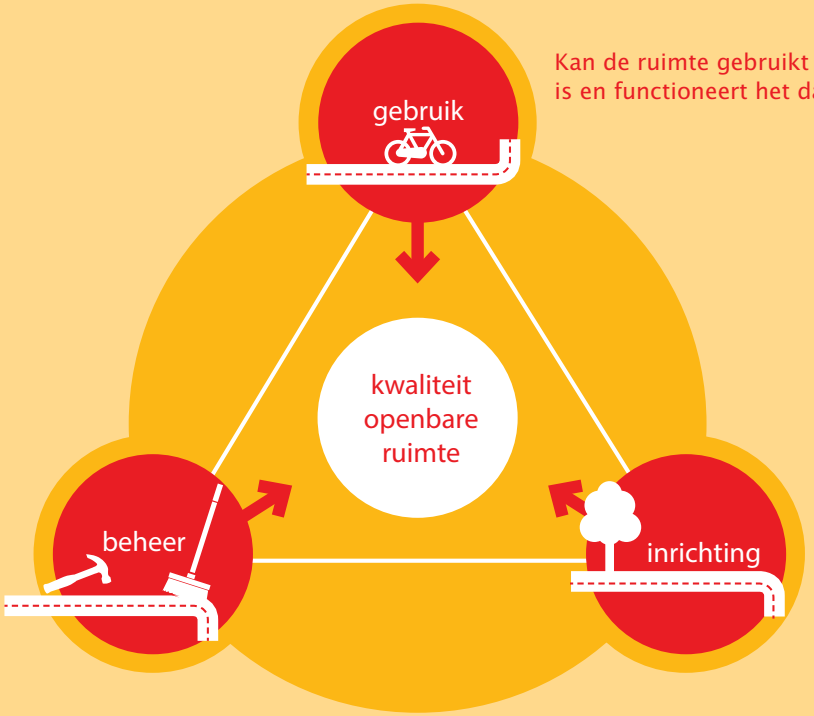
In het planproces voor de openbare ruimte ontbreken kaders die de samenhang tussen het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte borgen. Dat maakt het lastig om te sturen op de kwaliteit van de openbare ruimte. Deze kadernota voorziet in die lacune.
Het huidige beleid is vastgelegd in veel verschillende stedelijke beleidsnota's. De kadernota vertaalt beleid van een aantal belangrijke gemeentelijke nota's naar een samenhangend netwerk van gebieden, lijnen en plekken voor de openbare ruimte. Deze dragen ieder op hun eigen manier bij aan een goede openbare ruimte. De openbare ruimte wordt ingedeeld in drie kwaliteitsniveaus:

- Domstad
- Domstad Bijzonder
- Utrechtse Allure

De kwaliteitsniveaus zijn de nieuwe standaard voor ingrepen in de openbare ruimte. Dit betekent standaardisatie van de kwaliteiten voor grote delen van de stad. Dit zorgt voor een goede basiskwaliteit en leidt tot een goed basisbeheer. Het maakt voor bewoners, ontwerpers en anderen belanghebbenden transparant waar welke kwaliteit gewenst is en hoe groot de keuzevrijheid is binnen het kwaliteitsniveau.

Betere openbare ruimte

De verwachte groei van de bevolking van Utrecht zorgt voor een hogere gebruiksdruk in (delen van) Utrecht. Deze toenemende druk maakt het noodzakelijk de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren als voorwaarde voor *Healthy Urban Living*. Een gezonde en duurzame verstedelijking zorgt ervoor dat de stad in de toekomst aantrekkelijk blijft. En net als andere steden zal Utrecht de openbare ruimte benutten om in te spelen op (de gevolgen van) klimaatveranderingen, zoals hittestress en hevige regenval.
Het coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen' onderstreept het belang van een zorgvuldig ingerichte openbare ruimte. Ruimtelijke kwaliteit is een leidend principe voor het goed organiseren van mobiliteit. Het akkoord stelt dat aanpassingen van de openbare ruimte moeten aansluiten bij de huidige stedenbouwkundige structuur en moeten voldoen aan randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid, geluid en luchtkwaliteit.
Uit verschillende studies blijkt dat een goede openbare ruimte de leefbaarheid, het woongenot, de vastgoedwaarde en sociale samenhang verbetert. Maatschappelijke kosten-batenanalyses van het CROW tonen aan dat de waarde van panden met tientallen procenten stijgt. Gemeentelijke investeringen in de openbare ruimte stimuleren investeringen door particuliere initiatiefnemers. Kortom, een goede inrichting en goed beheer verdienen zich terug.



Kan de ruimte gebruikt worden zoals gewenst is en functioneert het dan ook goed?

Kan de ruimte met het bedoelde gebruik en de bedoelde inrichting ook goed worden beheerd binnen het beschikbare budget?

Heeft de ruimte de gewenste uitstraling en kwaliteit, passend bij het gewenste gebruik en beheer?

Ruimtelijke Strategie Utrecht

De strategische koers in de bij de Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) zet in op een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Het verbindt de ruimtelijke ambities van de stad en de investeringsopgave die daarmee samenhangt. Er wordt geschetst hoe de gemeente met andere partijen de financiële armslag de komende jaren wil vergroten. Daarmee zijn de ambities voor de openbare ruimte een koers voor de langere termijn en geborgd in de gemeentelijke organisatie.

Handboek Openbare Ruimte

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren is uitbreiding van het Handboek Openbare Ruimte nodig. Dit handboek wordt uitgebreid met deze kadernota. De vijf leidende principes en kaarten uit voorliggend document zijn de kapstok om enerzijds de samenhang tussen bestaande beleidsnota's inzichtelijk te maken en anderzijds voor nieuw te ontwikkelen beleid. De komende periode worden de kwaliteiten van de openbare ruimte per gebied, lijn en plek uitgewerkt. Deze uitwerkingen worden integraal onderdeel van het 'Handboek Openbare Ruimte'.

Nieuwe aanpak

Het 'Handboek Openbare Ruimte' is de leidraad voor ingrepen in de openbare ruimte. Bij noodzakelijke of gewenste afwijkingen adviseert en toetst de commissie BInG. Op deze wijze wordt ingespeeld op de wens om ruimte te geven aan initiatiefnemers en is het mogelijk om andere paletten met materialen te ontwikkelen voor grotere stedenbouwkundige eenheden zoals de transformatiegebieden Rotsoord en de Merwedekanaalzone. Deze kadernota kan als basis dienen voor het maken van toekomstige omgevingsvisies na invoering van de nieuwe Omgevingswet. Gemeenten worden verplicht een integrale omgevingsvisie op te stellen voor de fysieke leefomgeving.

Veel sterk betrokken partijen

Bewoners en ondernemers zijn steeds vaker initiatiefnemer in de openbare ruimte. Ook andere partijen zijn sterk betrokken bij de inrichting en het beheer van de openbare ruimte van Utrecht. Al die betrokkenen werken met hart en ziel voor de stad. Daarbij zoeken ze steeds vaker afstemming en samenwerking. Dat leidt nu al tot een openbare ruimte waarbij gebruik, inrichting en beheer beter in balans zijn. Toch is nog een belangrijke verbeterslag nodig in de inrichting en



het beheer. Enerzijds omdat het gebruik verandert en anderzijds omdat er nieuwe uitdagingen zijn.
De vraag naar ruimte voor fietsers, voetgangers, verblijf en ontmoetingsplekken neemt toe. De openbare ruimte wordt steeds intensiever gebruikt, bovengronds én ondergronds. Kortom, een stad met meer beleving. Resultaten van nieuwe vormen van samenwerking tussen partijen zijn onder andere zichtbaar op de Mariaplaats en in de Domstraat. Samen met bewoners en ondernemers verbeteren we de openbare ruimte.



Ruimtelijke kwaliteit

Op veel plekken in de stad is het goed toeven. Toch hebben bewoners, ondernemers en belanghebbenden geconstateerd dat de verblijfs- en belevingskwaliteit van de openbare ruimte beter kan. Met het ambitiedocument ‘Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar’ (UAB) is een samenhangende koers uitgezet om Utrecht in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Hierbij wordt sterk het accent gelegd op ruimtelijke kwaliteit. Door meer te sturen op het toepassen van dezelfde uitgangspunten kan de openbare ruimte worden verbeterd – inclusief een goede balans tussen verkeer en verblijf. Eenduidige afspraken over het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte dragen bij aan de realisatie van de UAB-ambitie en de uitwerking ervan in het mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen. >>



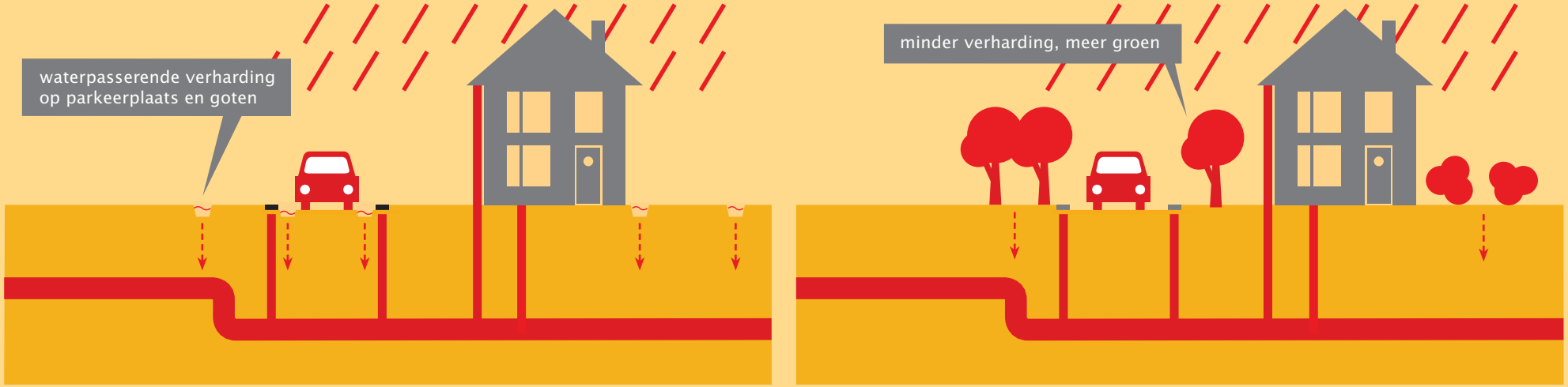
Leidende principes voor ruimtelijke kwaliteit

De komende jaren zijn vijf principes leidend om de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte te bereiken; duurzaamheid, klimaatbestendigheid, gezonde verstedelijking, toegankelijkheid en meer en eerder aandacht voor de relatie tussen de bovengrond en ondergrond. Deze leidende principes hebben betrekking op gebruik, inrichting en beheer.

Voor het *gebruik ligt* het accent op de gebruiksmogelijkheden voor fietsers en voetgangers en meer balans tussen mobiliteit en verblijven (van ontmoetingsruimte tot groen en speelplekken). In de binnenstad van Utrecht werken ondernemers, bewoners, belanghebbenden en de gemeente dit in een aantal straten al samen uit. Het is van belang een omgeving te creëren waarin mensen gezond kunnen bewegen, meer ruimte te scheppen voor informele ontmoetingen, de barrièrewerking van grote verkeersstromen te verminderen, de (sociale, verkeerskundige en technische) veiligheid te vergroten en de stad goed toegankelijk te maken – voor iedereen, dus ook voor mensen met beperkingen. Dit alles helpt om inwoners te stimuleren gezonde keuzes te maken.

Qua *inrichting* komt er meer aandacht voor een aantrekkelijke openbare ruimte. Dit betekent: meer aandacht voor de cultuurhistorische kwaliteiten en meer rust en samenhang in de inrichting. Er is nu te veel en te verschillend straatmeubilair, zoals paaltjes, hekwerken, bebording en afvalbakken. Ook de verschillende vormen van reclame vragen om meer aandacht, waarbij reclame in de openbare ruimte moet worden afgestemd op veiligheid en de gewenste kwaliteit van de omgeving. Op drukkere plekken, zoals winkelgebieden is meer reclame voorstelbaar dan in bijvoorbeeld woonwijken en parken. Het aantal bestratingsmaterialen per gebied wordt vereenvoudigd. Er komt meer aandacht voor vergroening van de openbare ruimte (ook vanuit ecologisch perspectief). Standaardoplossingen worden geboden voor onder andere kruispunten, parkeervakken en het oversteken. Daarbij is er meer aandacht voor de relatie tussen bovengrondse en ondergrondse openbare ruimtes. Meer aandacht voor beeldende kunst in de openbare ruimte levert een bijdrage aan de gewenste visuele en sociale kwaliteit van het stadsbeeld.

Voor het *beheer* is van belang om het onderhoud van de openbare ruimte betaalbaar te houden. Het is een uitdaging om de gewenste kwaliteit te behalen en te kunnen behouden met de beschikbare middelen en een toenemende gebruiksdruk. Om deze uitdaging het hoofd te bieden, is het nodig om het (groot) onderhoud nog beter af te stemmen met ingrepen uit andere programma's; programma's van de Gemeente en van derden, zoals de netbeheerders van ondergrondse kabels en leidingen. Die afstemming helpt bij de kostenbesparing en leidt tot minder hinder voor bewoners en gebruikers bij de uitvoering van werken. Minder obstakels in de openbare ruimte leidt ook tot kostenbesparingen in het dagelijks onderhoud. Er hoeven dan bijvoorbeeld minder paaltjes rechtgezet te worden, het vegen wordt makkelijker en ook onkruidbestrijding gaat sneller.



Klimaatverandering

Het klimaat verandert. De gemiddelde temperatuur stijgt, waardoor de zomers heter en de winters zachter worden. In 2050 zijn de winters in Utrecht vergelijkbaar met de huidige winters in Nantes of Bordeaux. Door stijgende temperaturen neemt de neerslag in de winter toe en worden regenbuien in de zomer intensiever. Bovendien stijgt de zeespiegel verder. De kans op de volgende problemen worden groter:

- overstromingen vanuit rivieren en de zee;
- wateroverlast door extreme neerslag;
- langere perioden met droogte, mogelijk in combinatie met bodemdaling en zettingen;
- hitteoverlast, met name in dichtbebouwde en in stenige omgevingen.

Daarnaast neemt door de stijgende temperaturen ook het recreatieve gebruik van de openbare ruimte toe zoals meer behoefte aan terrassen, zwemwater en parken.

In 2050, conform Rijksbeleid, moet Utrecht haar openbare ruimte, inclusief vitale en kwetsbare objecten, klimaatbestendig ingericht hebben. Daarnaast moet, conform rijksbeleid, klimaatbestendigheid en waterveiligheid uiterlijk in 2020 volwaardig zijn meegenomen in ruimtelijke plannen voor de openbare ruimte.
Waar mogelijk probeert Utrecht al vooruitlopend hierop haar klimaatbeleid te verankeren in de verschillende beleidsvelden. Dit creëert een gezamenlijk eigenaarschap en vergemakkelijkt de uitvoering. Zo is het beleid om wateroverlast door extreme neerslag tegen te gaan vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 en worden maatregelen om overstromingen te voorkomen vanuit de rivier de Lek vormgegeven via regionale samenwerking op het gebied van ruimtelijke adaptatie. Maatregelen om groen te gebruiken tegen hittestress en voor meer recreatie krijgen een plek in het binnenkort te actualiseren Groenstructuurplan. Daarnaast wordt het klimaatbeleid vroegtijdig verankerd in de structuurvisies voor de ontwikkellocaties Merwedekanaalzone en Stationsgebied 2e fase. Met de komst van de omgevingswet krijgt het klimaatbeleid een plek in omgevingsvisies en –plannen, zodat het enerzijds geborgd is en er anderzijds voldoende maatwerk kan worden geleverd.



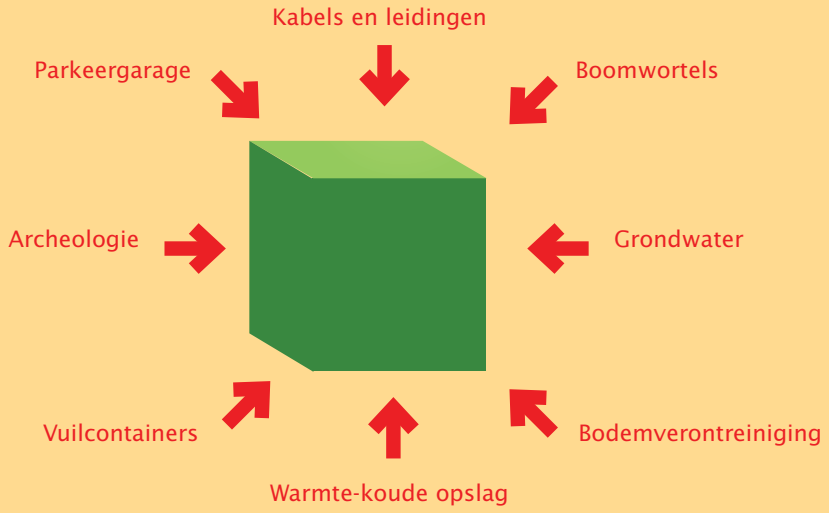
Toegankelijkheid

Utrecht wil toegankelijk zijn voor iedereenen. Dat betekent dat mensen met een beperking de openbare ruimte zo gelijkwaardig mogelijk kunnen gebruiken. Dit geldt zowel voor mensen met een visuele handicap als mensen met fysieke handicaps. De gemeente stelt Agenda 22 als eis bij al haar plannen. Dit betekent een zorgvuldig ontwerp- en beheerproces als het gaat om het overbruggen van hoogteverschillen, het inrichten van obstakelvrije zones en heldere looproutes met markering of geleiding. Kortom, waar nodig en mogelijk worden de belangen van mensen met een beperking zo gelijkwaardig mogelijk meegenomen met de overige inrichtingsaspecten in een ontwerp. Als leidraad voor ontwerpeisen wordt het “Handboek voetpaden voor iedereen” gebruikt. Daarnaast wordt in het beheerproces bij tijdelijke situaties het onderhoud en de plaatsing van objecten (paaltjes, hekken, trappen) in de openbare ruimte, getoetst op het niet onderbreken van looplijnen. Ook worden tegenwoordig na uitvoering steeds vaker evaluaties en controles vanuit de BInG uitgevoerd, waarbij tevens het aspect toegankelijkheid wordt gecontroleerd. Dit levert waardevolle inzichten op voor volgende projecten.

Bovendien wordt in de planprocessen gebruik gemaakt van de ervaringen van gebruikers. De ervaringen van gebruikers, georganiseerd in het SOLGU (Stedelijk Overleg Orgaan Gehandicapten), zijn onder andere vroegtijdig benut bij de inpassing van de overkapte A2. Daarnaast is het Solgu betrokken bij de toets van plannen door de BInG. Een belangrijk thema bij het toetsen is de wijze waarop plannen aansluiten op de overige openbare ruimte. Dit is bijvoorbeeld een belangrijk thema bij het aansluiten van het openbaar vervoernetwerk op looproutes van en naar de halte.

De wetgeving over de toegankelijkheid van gebouwen wordt steeds verder aangescherpt. De toegankelijkheid van de openbare ruimte moet hierop aansluiten.





Ondergrond

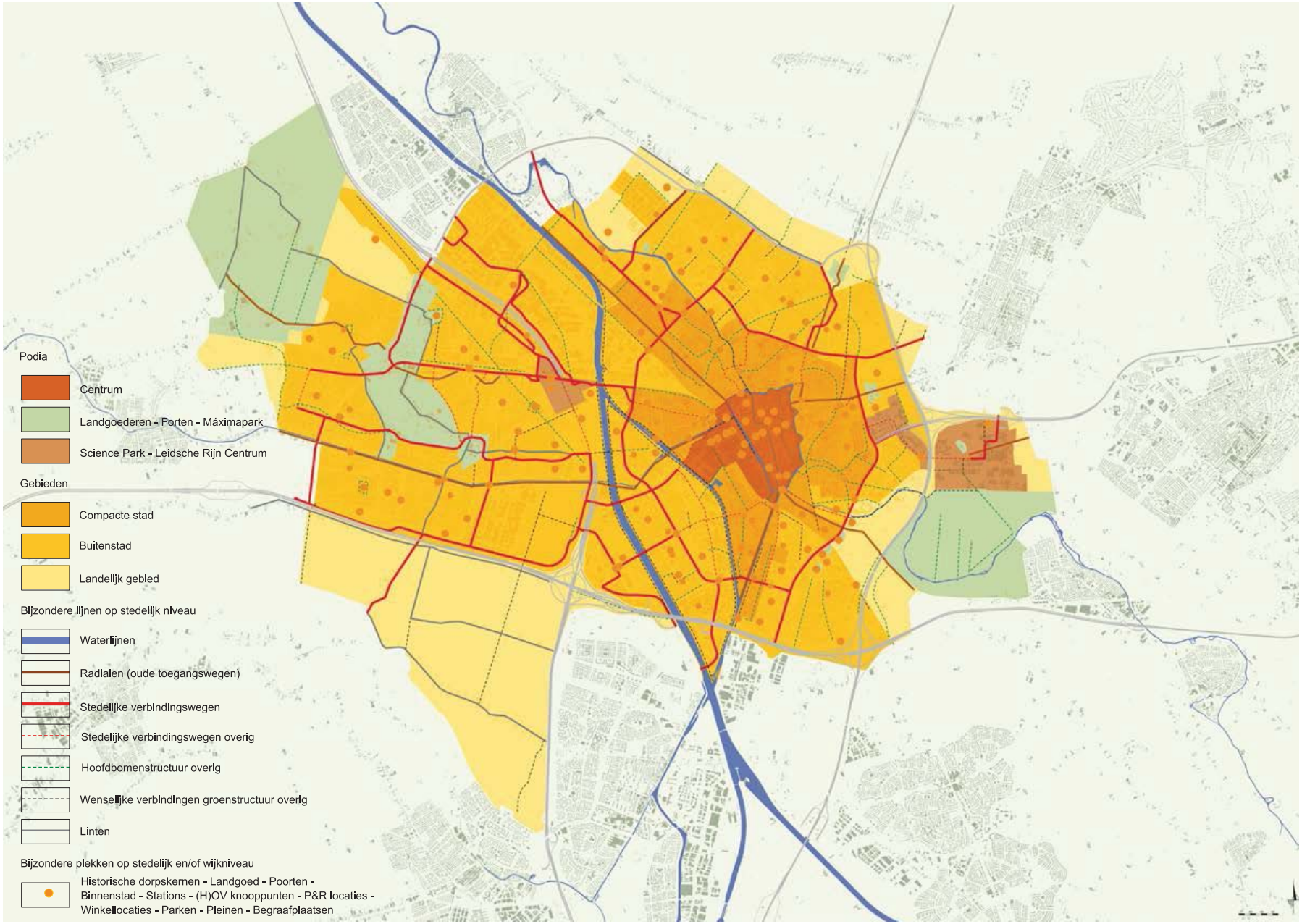
De ondergrond bepaalt vaak wat bovengronds kan. Als de openbare ruimte bovengronds de *huiskamer* van de stad is, dan is de ondergrond de *machinekamer* van de stad. De ondergrond draagt bij aan het halen van de doelen voor duurzaamheid en een gezonde leefomgeving. De ondergrond biedt ruimte aan boomwortels en ander groen, is essentieel voor flora, fauna, waterberging en drinkwaterwinning.
De ondergrond levert de draagkracht voor de bebouwde omgeving en voor alle objecten en voorzieningen in de openbareruimte. Het is een archeologische schatkamer en biedt ruimte aan ondergrondse bouwwerken en infrastructuur. Het aantal ondergrondse claims neemt de komende decennia toe met de groei van bijvoorbeeld het aantal datakabels en technieken als warmte- en koudeopslag. Niet alle functies kunnen een plek krijgen in dezelfde kubieke meter ondergrond. De ondergrondse ruimte is schaars. Keuzes maken en het stellen van prioriteiten is onontbeerlijk. Het is belangrijk om vroeg in het planproces de (on)mogelijkheden van de ondergrond in beeld te brengen. Bovendien is het belangrijk dilemma's als kabels & leidingen versus boomwortels en bodemverontreiniging versus warmte-koude opslag op te lossen. Mogelijke oplossingen worden opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte. Het gebiedsplan "Gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond" geeft aan hoe om te gaan met het grondwater en hoe de ondergrond efficiënter kan worden benut. Centraal staan de pijlers beschermen, verbeteren en benutten.



Hoofdstructuur openbare ruimte

De hoofdstructuur van de openbare ruimte is bepaald op basis van thematisch en gebiedsgericht vastgesteld beleid (schema p.18). Nieuw aan deze kadernota is dat de structuren uit verschillende beleidsnota's zijn vertaald naar één hoofdstructuur voor de openbare ruimte van Utrecht. Deze hoofdstructuur is uitgangspunt voor de functie en betekenis die de openbare ruimte voor Utrecht heeft. Wordt het vooral gebruikt door direct omwonenden, heeft het een wijkfunctie of heeft het juist een (boven)stedelijke betekenis. De hoofdstructuur bestaat uit een ruimtelijk samenhangend stelsel van gebieden (zoals Haarzuilens en Kanaleneiland), lijnen (zoals het Amsterdam-Rijnkanaal en de Waterlinieweg) en plekken (zoals het Wilhelminapark en Winkelcentrum Smaragdplein), gebaseerd op het gewenst gebruik en de karakteristiek van de buurten. De lijnen vormen het netwerk van doorgaande (water)wegen en straten, waarlangs woon- en werkgebieden zijn ontstaan. Bijzondere lijnen, plekken en podia (de visitekaartjes van de stad) bepalen de identiteit van de stad als geheel of zijn van grote betekenis voor de wijken en buurten. De kaart is leidraad bij ingrepen in de openbare ruimte. >>

Hoofdstructuur openbare ruimte



De gebieden

De openbare ruimte van de stad is op basis van (toekomstig) gebruik en stedenbouwkundige periode ingedeeld in vier gebieden: het Centrum, de Compacte Stad, de Buitenstad en het Landelijk Gebied.

Het Centrum bestaat uit de binnenstad (inclusief de toegangen, ook wel 'poorten' genoemd) en het stationsgebied. Aan het Centrum ontleent Utrecht in belangrijke mate zijn (inter)nationale identiteit. De bouwstijl wijkt hier sterk af van de rest van de stad. De gebruiksdruk is hoog vanwege de vele functies en doelgroepen die hier samenkomen: bezoekers van (inter)nationale evenementen, winkelend publiek, uitgaanspubliek, bewoners, studenten en werkenden. Het Centrum wordt doorkruist door voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, bestemmingsverkeer en vrachtverkeer. Er is, vergeleken met de rest van de stad, relatief weinig openbare ruimte en groen. De historische binnenstad is bovendien beschermd stadsgezicht. De kwaliteit van de openbare ruimte moet hier worden vergroot; dat is ook een speerpunt uit het ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' en het mobiliteitsplan SRSRSB. Uitgangspunt is meer prioriteit te geven aan de voetganger en fietser.

De Compacte Stad wordt vooral gevormd door woonbuurten uit de 19e en vroeg 20e eeuw. Delen zijn ook beschermd stadsgezicht. Er wordt vooral gewoond, de gebruiksdruk is relatief hoog en er is relatief weinig groen. De meeste straten hebben geen belangrijke functie voor doorgaand verkeer. Uitgangspunt is meer prioriteit te geven aan verblijfskwaliteit, groen en ruimte voor voetgangers en fietsers.

De Buitenstad bestaat uit de naoorlogse woon- en werkgebieden, de kernen Vleuten, De Meern en de Tuindorpen. Het gebied is opgebouwd uit buurten met verschillende karakteristieke tijdsbeelden. Er wordt vooral gewoond of gewerkt. De hoeveelheid openbare ruimte en groen verschilt per buurt – net als de wijze waarop die ruimte is georganiseerd. Hierdoor verschilt ook de gebruiksdruk per buurt. De meeste woonstraten hebben geen belangrijke functie voor doorgaand verkeer. Uitgangspunt is meer prioriteit te geven aan verblijfskwaliteit, groen en ruimte voor voetgangers en fietsers. Het accent en de oplossing verschilt per buurt. Het gaat bijvoorbeeld om het vergroenen van verharding of het anders organiseren van het parkeren.
In de werkgebieden hebben de ondernemers het meeste belang bij een goed functionerende openbare ruimte. Prioriteit ligt bij een goede bereikbaarheid met de auto, het openbaar vervoer en de fiets. Groen levert een bijdrage aan het welzijn van de ondernemers en de bezoekers van de terreinen.

Het Landelijk Gebied omvat (vooralsnog) buitengebieden als Reijerscop, Rijnenburg, Strijkviertel en het Noorderpark. Er is hier sprake van relatief weinig openbaar gebied. Het gebruik is zowel agrarisch als recreatief. De openbare ruimte is heel functioneel ingericht en staat vooral in het teken van de bereikbaarheid van de gebieden. De landgoederen vallen onder de visitekaartjes van de stad, de 'podia'.

De podia (Utrechtse Alluregebieden)

Een aantal plekken en gebieden in de stad zijn zeer bijzonder en hebben een unieke uitstraling. Ze zijn de visitekaartjes van de stad. Bezoekers komen naar Utrecht om deze podia te bezoeken. Ze zijn onlosmakelijk verbonden met de identiteit van Utrecht en hebben grote cultuurhistorische, toeristische, ecologische en economische betekenis. De podiumplekken zijn gebaseerd op onder andere de structuurvisie Utrecht 2015/2030, erfgoedbeleid en groenbeleid. Met de podiumplekken profileert Utrecht zich op (inter)nationaal niveau. Het gaat om:

1. De Binnenstad
2. Het Stationsgebied
3. De landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen
4. De forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie
5. Het landgoed en het dorp Haarzuilens
6. Het Utrecht Science Park
7. Leidsche Rijn Centrum
8. Het Máximapark

Bijzondere plekken

Bijzondere plekken onderscheiden zich van de gebieden waarin ze liggen door hun bijzondere functie met een hoge verblijfswaarde. Plekken hebben de status van 'bijzonder' gekregen op basis van onder andere het detailhandelsbeleid, mobiliteitsbeleid, erfgoedbeleid, toeristisch beleid en groenbeleid. Het gaat dan bijvoorbeeld om winkelgebieden, ov-knooppunten, parken (zoals het Julianapark, het Wilhelminapark en Park Transwijk), recreatieterreinen, waterplekken (watersport en recreatie), pleinen en de poorten van (oftewel: de toegangen en aanloopgebieden tot) de binnenstad. Ze geven identiteit aan Utrecht, aan de wijk en/of aan de buurt waarin ze liggen. De lijst met bijzondere plekken is flexibel. Een plek die nu niet als bijzonder op de kaart staat aangeduid kan alsnog aangemerkt worden als bijzonder. Het College van B&W is hiertoe bevoegd op voorwaarde dat de investerings- en exploitatielasten zijn gedekt en de Raad van de besluitvorming op de hoogte wordt gesteld.



Bijzondere lijnen

De bijzondere lijnen (zoals autowegen, waterwegen en historische linten) zijn lange doorgaande lijnen op stedelijk niveau. Ze zijn gebaseerd op het beleid van mobiliteit, welstand, erfgoed en groen. Op de kaart met de ruimtelijke hoofdstructuur staan niet alle doorgaande lijnen uit het beleid over groen (Bomenbeleid en Groenstructuurplan) en mobiliteit (Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen). Een deel van de doorgaande lijnen, zoals het fiets- en openbaarvervoernetwerk, is wel functioneel van groot belang voor een goede bereikbaarheid en/of een samenhangende groenstructuur van Utrecht, maar niet bepalend voor de stedelijke identiteit. Deze lijnen maken geen deel uit van de hoofd-structuur openbare ruimte.
De bijzondere lijnen zijn vaak van historisch belang en vormen de verbindende elementen in de openbare ruimte. De lijnen worden intensief gebruikt door bewoners en bezoekers. Ze bepalen samen met de bijzondere plekken en de podia de identiteit en herkenbaarheid van Utrecht. De afgelopen decennia zijn deze lijnen minder herkenbaar geworden geworden in de stad. Dat komt mede door ingrepen ten bate van het autoverkeer en het openbaar vervoer. In een aantal gevallen zijn lijnen zelfs barrières in de stad geworden.

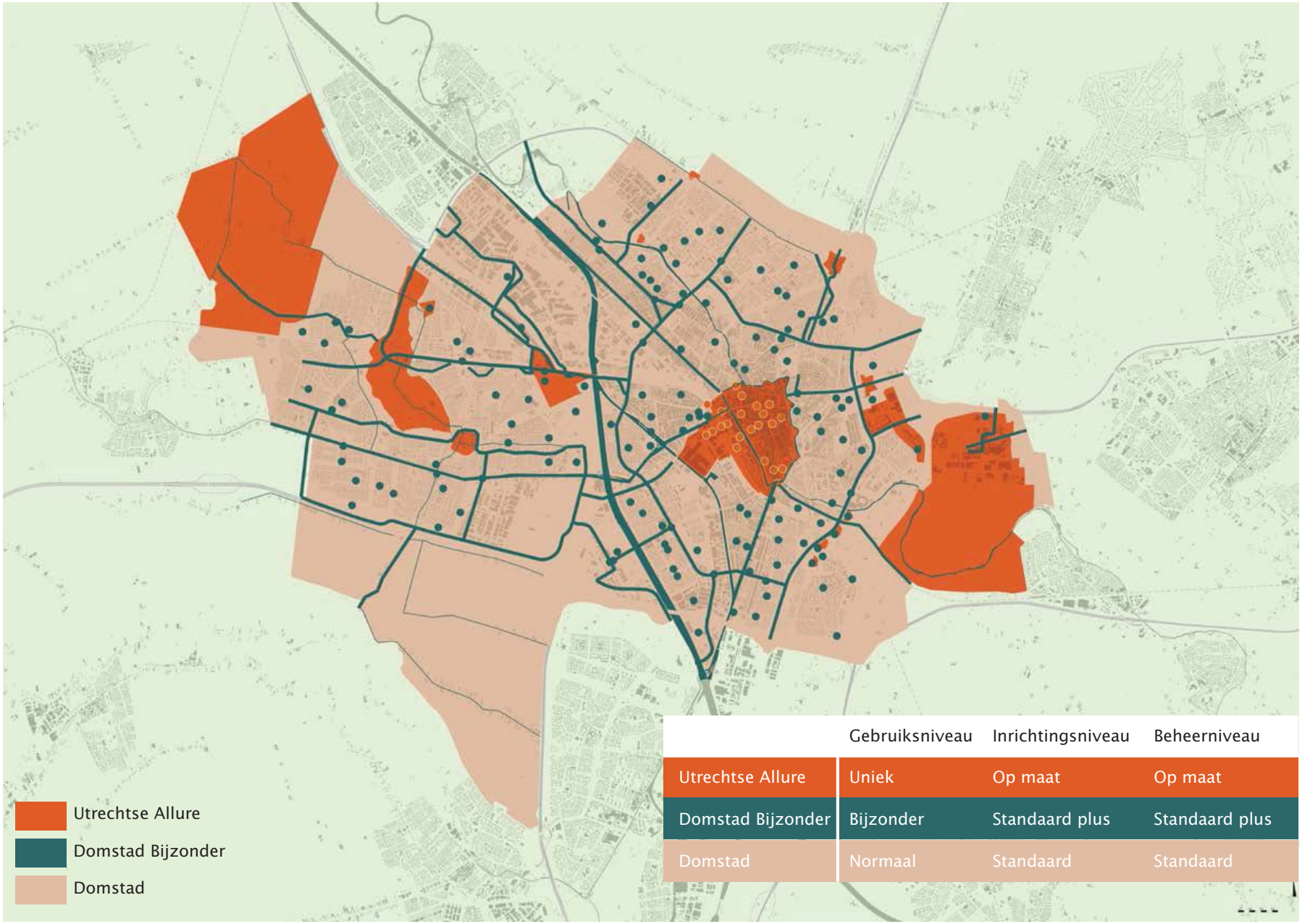
Werken aan een bijzondere lijn betekent redeneren vanuit één ruimtelijke opgave voor de hele lijn en daarmee niet alleen een sectorale opgave is.
Linten, waterwegen en radialen verbinden de stad met het buitengebied en verankeren de aanliggende buurten. Het stimuleren van langzaam verkeer en de verblijfsfunctie krijgt op deze lijnen meer prioriteit. Bij ontwikkelingen is aandacht voor het herstellen en robuuster maken van de groen- en waterstructuren en voor de leidende principes.
Bij de inrichting is het historische karakter een belangrijk aandachtspunt.
Bij de stedelijke verbindingswegen blijft de bereikbaarheid van de stad de hoofdfunctie (stroomfunctie) en is representativiteit uitgangspunt.



Drie Utrechtse kwaliteiten

Met de drie Utrechtse kwaliteiten versterken we de samenhang in gebruik, inrichting en beheer van de openbare ruimte. Bovendien standaardiseren we waar mogelijk de inrichting en het beheer. Uitgangspunten: leidt tot een goede basiskwaliteit, een goed basisbeheer en schept duidelijkheid voor bewoners, gebruikers en professionals. Dit doen we door elke plek in Utrecht in te delen bij een bepaald kwaliteitsniveau. Deze niveaus zijn gekoppeld aan de hoofdstructuur openbare ruimte. Het basisniveau 'Domstad', is een standaard voor algemeen gebruik, inrichting en beheer. 'Domstad Bijzonder' geldt voor die lijnen en plekken in de stad waar standaardoplossingen niet voldoende zijn vanwege het bijzondere karakter of een bijzondere functie. 'Utrechtse Allure' is het hoogste kwaliteisniveau, dat past bij de uitstraling en de (inter)nationale visitekaartjes van Utrecht. Doorgaande lijnen die géén deel uitmaken van de 'Hoofd-structuur Openbare Ruimte' 'kleuren' qua inrichting en beheer mee met de kwaliteit van het gebied waar ze in liggen. Uitzonde-ringen daarop zijn bijvoorbeeld groene verbindingen, fietsstraten en de vrijliggende bus- en trambanen. >>

Drie Utrechtse kwaliteiten

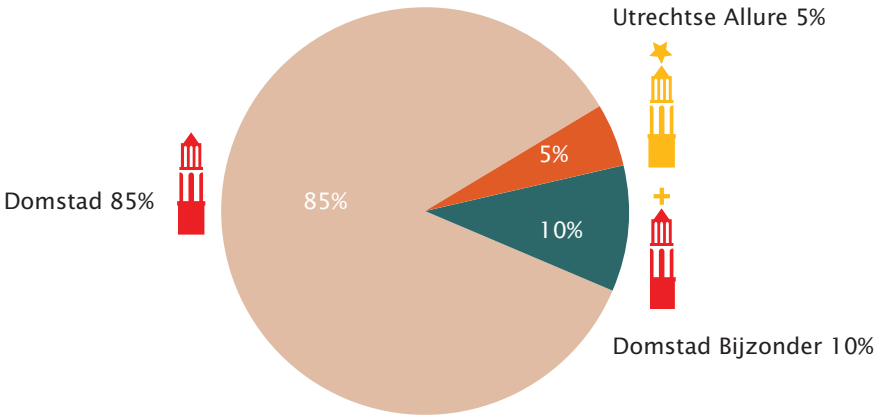


	Gebruiksniveau	Inrichtingsniveau	Beheerniveau
Utrechtse Allure	Uniek	Op maat	Op maat
Domstad Bijzonder	Bijzonder	Standaard plus	Standaard plus
Domstad	Normaal	Standaard	Standaard

Relatie tussen de kaarten, vastgesteld beleid en gehanteerde criteria

Kaart met kwaliteiten	Kaart met Hoofdstructuur Openbare ruimte	Achterliggend beleid	Criteria
Domstad (Basis op orde)	▪ Compacte stad ▪ Buitenstad ▪ Landelijk gebied	▪ Structuurvisie Utrecht 2015/2030 ▪ Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar ▪ Nota Stallen en Parkeren ▪ Welstandsnota “De schoonheid van Utrecht” ▪ Economische Agenda 2012-2018 ▪ Bedrijvenstrategie 2012-2020 ▪ Handboek Openbare Ruimte	▪ Vooral woon- of werkfunctie ▪ Hoeveelheid beschikbare openbare ruimte en groen ▪ Normaal gebruik openbare ruimte ▪ Ruimtelijk herkenbare eenheid
Domstad Bijzonder	*Bijzondere lijnen* ▪ Waterlijnen ▪ Radialen ▪ Stedelijke Verbindingswegen ▪ Linten *Bijzondere plekken* ▪ Historische dorpskernen ▪ Stads- wijk- of buurtparken ▪ Begraafplaatsen ▪ Pleinen ▪ Poorten ▪ Winkellocaties ▪ Stations ▪ (H)OV-knooppunten ▪ P&R locaties	▪ Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen ▪ Groenstructuurplan ▪ Bomenbeleid Utrecht ▪ Erfgoed Agenda ▪ Welstandsnota “De schoonheid van Utrecht” ▪ Ontwikkelingskader detailhandel 2012 ▪ Economische Agenda 2012-2018 ▪ Handboek Openbare Ruimte ▪ Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn ▪ Beleidsplan “Kunst in de openbare ruimte” ▪ Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn ▪ Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied ▪ Structuurvisie Rijnenburg ▪ Toekomstvisie Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen ▪ Havenatlas ▪ Woonbotenbeleid	▪ Lange lijn op stedelijk niveau ▪ Bepalend voor de stedelijke identiteit ▪ Vaak historisch van belang ▪ Verbindende elementen in de openbare ruimte ▪ Intensief gebruikt door bewoners en bezoekers ▪ Lange lijnen of plekken bepalen samen met de podia (Utrechtse Allure) de identiteit en herkenbaarheid van de stad.
Utrechtse Allure	▪ Centrum (Binnenstad en Stationsgebied 1e en 2e fase) ▪ Landgoederen ▪ Forten ▪ Maximapark ▪ Sciencepark ▪ Leidsche Rijn Centrum	▪ Structuurvisie Utrecht 2015 / 2030 ▪ Perspectief Toerisme 2020: live like a local ▪ Toekomstvisie Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen ▪ Ontwikkelingskader De Uithof en Rijnsweerd ▪ Bestemmingsplan Binnenstad ▪ Structuurplan Stationsgebied Utrecht ▪ Economische Agenda 2012-2018 ▪ Openbare Ruimteplan Binnenstad (ORP) ▪ Referentiekader Openbare Ruimte Stationsgebied ▪ Ontwikkelingskader Detailhandel ▪ Groenstructuurplan ▪ Handboek Openbare Ruimte ▪ Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn ▪ Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen ▪ Welstandsnota ▪ De Erfgoedagenda	▪ Historische waarde ▪ Toeristische attractiviteit / potentie (ontmoetingsplek) ▪ Podia met publieke voorzieningen die imago-bepalend zijn ▪ Potentie voor (inter)nationale herkenbaarheid en daarmee exposure voor Utrecht ▪ Utrechtse Allure gebieden bepalen samen met Domstad Bijzonder (bijzondere lange lijnen en plekken) de identiteit en herkenbaarheid van Utrecht

Voor het samenstellen van de kaarten met de ‘hoofdstructuur openbare ruimte” en de “drie Utrechtse kwaliteiten” is gebruik gemaakt van de beleidsnota’s genoemd in de kolom “Achterliggend beleid” (zie bovenstaand schema). Na de vaststelling worden bij de uitwerking van de verschillende kwaliteiten meer dan 40 nota’s samengebracht. Een lijst met deze nota’s is opgenomen in Bijlage 1. In bijlage 2 zijn een gedetailleerdere kaart en tabellen opgenomen waaruit kan worden afgeleid welk vastgesteld beleid ten grondslag ligt aan de categorie bijzondere plekken en lijnen. Op de site van de BInG is deze kaart interactief te raadplegen.

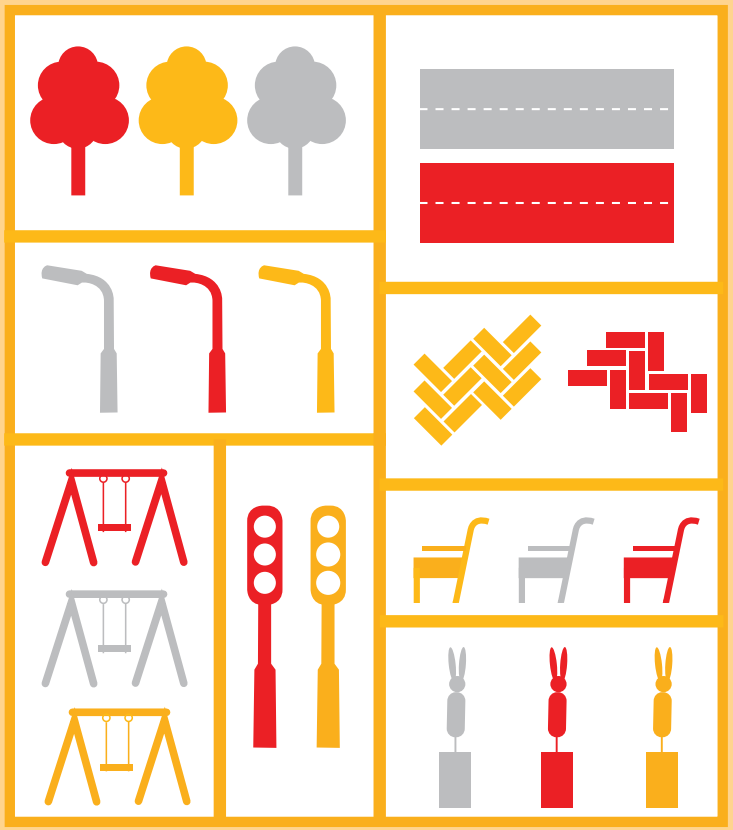


Een eigen Utrechtse Stijl

Utrecht introduceert een eigen stijl voor een bruikbare, aantrekkelijke en beheerbare openbare ruimte. Met de Utrechtse Stijl kiest de Gemeente ervoor om ruimtelijke kwaliteit leidend te laten zijn in de openbare ruimte. Deze stijl bestaat uit de drie kwaliteitsniveaus en een werkwijze. De werkwijze kenmerkt zich door:

- vroegtijdige betrokkenheid van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden;
- de onlosmakelijke samenhang tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en de kwaliteit van de gebouwde omgeving;
- de aandacht voor de kansen en onmogelijkheden van de ondergrond (‘geen bovengrond zonder ondergrond’);
- het streven naar minder hinder in de stad (‘de straat één keer open’);
- een belangrijke bijdrage aan een gezonde en duurzame stad.

Voor het gebruik, de inrichting en het beheer gaat de Gemeente uit van de volgende indeling in arealen: Utrechtse Allure 5%, Domstad Bijzonder 10% en Domstad 85%. De uitwerking van de kwaliteiten in paletten per gebied, lijn en plek is te vinden in het ‘Handboek Openbare Ruimte’ (www.utrecht.nl/BINC).



Paletten

Het ‘Handboek Openbare Ruimte’ geeft straks beschrijvingen van alle paletten die in de verschillende gebieden bij de drie kwaliteiten uitgangspunt zijn. Paletten zijn samengesteld uit een beperkt aantal basiselementen. Hiermee kunnen hele diverse combinaties worden gemaakt, waardoor er voldoende differentiatie ontstaat in de openbare ruimte, terwijl deze ruimte toch goed te gebruiken en beheren valt.

Kwaliteitsniveau 1: Domstad

Voor het grootste deel van de stad, namelijk gebieden waar vooral wordt gewoond of gewerkt, is het kwaliteitsniveau Domstad van toepassing. Hiervoor geldt een standaardinrichting en basisonderhoud. Voor de verschillende stedenbouwkundige perioden wordt een beperkt palet aan materialen voorgeschreven. Dat palet geeft de mogelijkheid verschil te maken per tijdsbeeld – binnen de financiële kaders van beheer en onderhoud. De paletten worden per gebied uitgewerkt in het 'Handboek Openbare Ruimte'.





Domstadkwaliteit op de Gangesdreef



Domstadkwaliteit bijzonder langs het Amsterdam-Rijnkanaal

Kwaliteitsniveau 2: Domstad Bijzonder

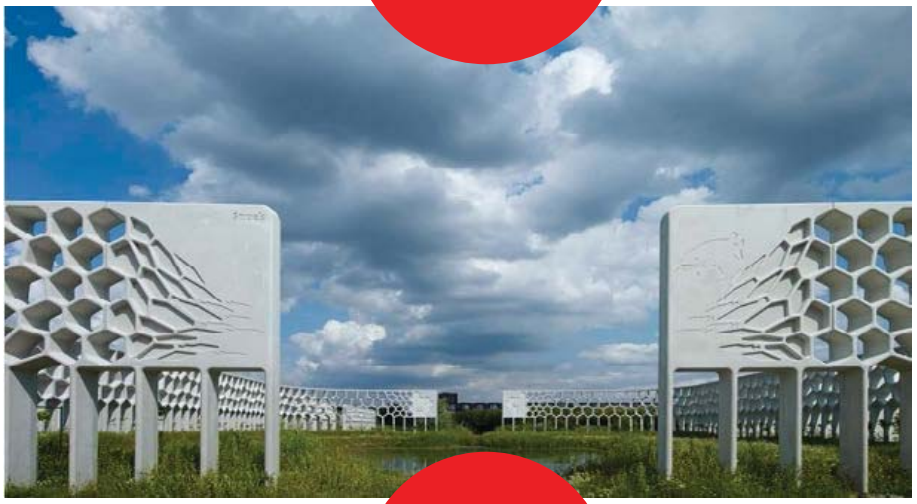
De bijzondere lijnen en plekken vallen onder het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. Deze lijnen en plekken hebben een ander gebruik dan de woon- en werkgebieden. Dit betekent dat afwijken van het kwaliteitsniveau Domstad mag, als standaardoplossingen niet voldoende zijn vanwege de gebruiksdruk, de bijzondere functie of de wens om de (historische) identiteit van een plek of lijn te versterken. De inrichting en/of het beheer mogen op bepaalde punten afwijken in materiaal-gebruik of bijzondere elementen. Uitgangspunt is dat er één ruimtelijke opgave is, waarin de principes ‘samenhang’ en ‘herkenbaarheid’ essentieel zijn. Voor de bijzondere lijnen is ook‘continuïteit’ een belangrijk principe.



Kwaliteitsniveau 3: Utrechtse Allure

Voor de podia, de Utrechtse visitekaartjes, geldt het kwaliteitsniveau: Utrechtse Allure. De bestrating, het straatmeubilair en het groen voldoen aan hoge eisen van uitstraling, functionaliteit en duurzaamheid, vaak in samenhang met een bijzondere detaillering. Ze hebben een unieke inrichting en een onderhoudsniveau dat daarbij past. Ingrepen in de openbare ruimte met dit kwaliteitsniveau vragen om maatwerk. Voor alle podia is in de toekomst een plan beschikbaar waarin het gebruik, de inrichting en het beheer zijn uitgewerkt. Voor het Maximapark, de Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen is dit al uitgewerkt. Voor landgoed Haarzuilens en de Uithof, die niet of deels in beheer zijn bij de Gemeente, wordt samenwerkt met de eigenaren/beheerders. De plannen worden onderdeel van het 'Handboek Openbare Ruimte'.

Bijzonder vormgegeven pergola en beplanting



Utrechtse Allure-kwaliteit in het Máximapark (rechts) en in de binnenstad (onder)

Unieke inrichting en detaillering





Utrechtse Allure in de Binnenstad.







Quickscan kwaliteiten openbare ruimte

Om een eerste beeld te krijgen van de actuele kwaliteiten van de openbare ruimte is in 2014 een quickscan uitgevoerd voor de woon- en werkgebieden met het kwaliteitsniveau Domstad. De Quickscan kan gebruikt worden als basis voor programmering, als afwegingskader voor prioritering van ingrepen en als monitoringsinstrument. >>



Waarom een Quickscan?

Wie wil bepalen waar de openbare ruimte moet worden verbeterd conform de uitgangspunten in het 'Handboek Openbare Ruimte', moet weten wat de startpositie is. De Quickscan geeft een beeld van de kwaliteit van de openbare ruimte in 2014 in 99 buurten. Het verschil tussen de uitkomsten van de Quickscan en de gewenste kwaliteit is een indicatie voor de inspanning die nodig is. De systematiek van de Quickscan is grotendeels overgenomen van de Gemeente Den Haag. Die paste het instrument succesvol toe in 2005.

Hoe is de Quickscan opgesteld?

De kwaliteit van de openbare ruimte is gedefinieerd als de balans tussen gebruik, inrichting en beheer. Op elk van deze elementen is de openbare ruimte beoordeeld. Zoals valt te zien in de figuur hierboven, is bij *gebruik* gekeken naar vijf functies (wordt er op de juiste wijze geparkeerd, ruimte voor auto's, fietsers, voetgangers en recreatie) en drie vormen van veiligheid (verkeersveiligheid, sociale veiligheid, veiligheid van speelobjecten). Bij *inrichting* naar drie materialen (vloer, meubilair en groen) en drie aspecten van samenhang (duidelijkheid gebruik, onderhoudsgemak en obstakels). En bij *beheer* naar vier aspecten van 'heel' (toestand van verharding en meubilair en vitaliteit van bomen en overig groen) en vijf aspecten van 'schoon' (zwerfvuil, hondenpoep, onkruid, graffiti en overige vervuiling).
Aan elk aspect is minimaal één criterium of meetlat toegewezen. Er zijn in totaal 47 criteria geformuleerd. Voor elke criterium is de ondergrens van de Utrechtse meetlat bepaald. De Quickscan beoordeelt alleen of aan de ondergrens wordt voldaan of niet. Er is zoveel mogelijk objectieve data gebruikt. Als deze ontbraken is beoordeeld op basis van *expert judgement*. Hiervoor is gebruik gemaakt van de kennis van leden van de Wijkraden en van vakspecialisten. De Quickscan is alleen gedaan voor de woon- en werkbuurten. Stadswegen, parken en andere bijzondere gebieden zijn dus niet beoordeeld omdat hiervoor de gebruikte meetlatten niet geschikt zijn.

Wat levert de Quickscan op?

De Quickscan geeft voor elke woon- en werkbuurt per criterium aan of wordt voldaan aan de Utrechtse meetlat. De resultaten van de Quickscan kunnen zowel op stedelijk als op wijkniveau worden gebruikt als basis voor programmering, als afwegingskader voor prioritering van ingrepen en als monitoringsinstrument. Door de meting op te nemen in de vierjaarlijkse cyclus van de Nota Kapitaalgoederen, wordt duidelijk of de inspanningen in de openbare ruimte opleveren wat ze beogen.

Resultaten als open data beschikbaar

De resultaten van de Quickscan zijn in 2015 gepresenteerd aan leden van de Wijkraden en aan medewerkers van de Gemeente Utrecht. Om de grote hoeveelheid informatie voor iedereen toegankelijk te maken zijn de resultaten als open data gepubliceerd:
www.opendata.utrecht.nl/dataset/kwaliteit-openbare-ruimte.
Via deze link zijn ook kaarten te vinden op thema of op wijkniveau. De witte vlakken in de kaarten zijn gebieden die om verschillende redenen niet zijn onderzocht. Sommige zijn bijvoorbeeld nog in ontwikkeling, andere zijn geen woon- of werkbuurt.

Uitkomsten Quickscan

De uitkomsten van de Quickscan kunnen gebruikt worden bij prioritering van projecten in de Openbare Ruimte. Mede gebaseerd op de uitkomsten van de nulmeting zijn er in de Voorjaarsnota 2016 herontwikkelingsvoorstellen gedaan voor de openbare ruimte in Overvecht en Kanaleneiland en worden de herinrichtingsprojecten in de Binnenstad voortgezet.

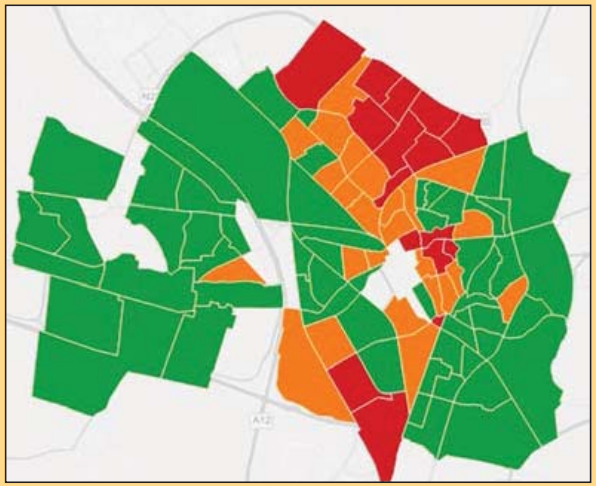
Uit de Quickscan blijkt dat in de wijken Kanaleneiland en Overvecht de grootste afwijking van de getoetste meetlat te zien is.

Ernst en omvang kleiner dan 33%

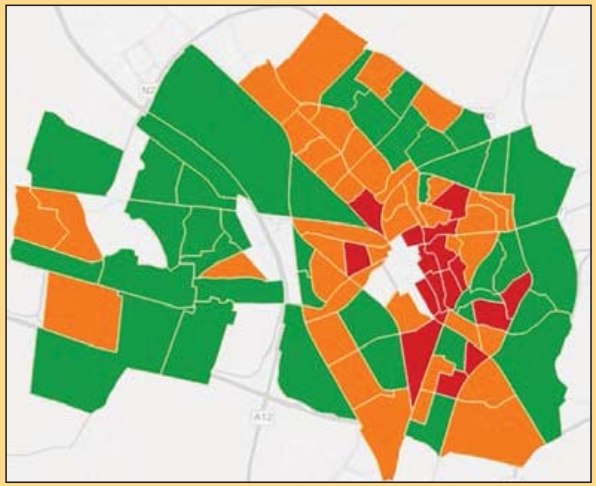
Ernst en omvang tussen 33% en 50%

Ernst en omvang groter dan 50%

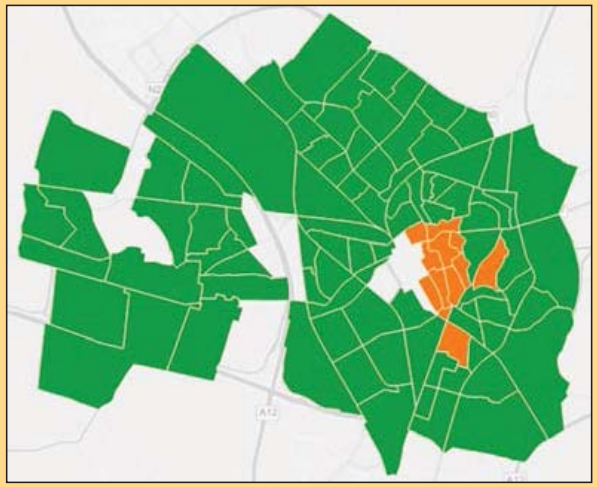
Afwijking Gebruik



Afwijking Inrichting



Afwijking Beheer





Samen maken we de stad

De gemeente is blij met initiatieven van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in de openbare ruimte. Het zorgt voor een zo vroeg mogelijke samenwerking met verschillende partijen in de stad en brengt daarmee de openbare ruimte dichter bij belanghebbenden. De openbare ruimte wordt daarmee steeds meer een gezamenlijke verantwoordelijkheid. >>



Al veel initiatieven, actieve bewoners en ondernemers

Er zijn in Utrecht mooie voorbeelden, waarin samen met bewoners en ondernemers hun leefomgeving is (her)ingericht, groen in zelfbeheer is genomen en activiteiten worden georganiseerd. Dit kan variëren van kleinschalig zoals bewoners die geveltuintjes onderhouden of beplanting in boomspiegels verzorgen tot grootschaligere zelfbeheerprojecten zoals in Park Bloeyendaal. Dit park wordt al sinds de jaren '90 onderhouden door vrijwilligers. Met ondernemers in Papendorp en de Wetering-Haarrijn zijn parkmanagementafspraken gemaakt, waardoor de verantwoordelijkheid voor het onderhoud en beheer van de buitenruimte wordt gedeeld. Het Máximapark is een goed voorbeeld van een gebied waar de gemeente en maatschappelijke organisaties gezamenlijk optrekken in de programmering, het beheer, het ontwikkelen en de communicatie (Parkorganisatie Máximapark). Een ander voorbeeld van een bewonersinitiatief betreft het Niftarlakeplantsoen. Hier werken de bewoners samen met de gemeente aan een kwaliteitssprong van de omgeving door te vergroenen, de relatie met de Vecht wordt verbeterd en er worden bloemenlinten gemaakt.
Daarnaast krijgt de proef met buurtbudgetten in Lunetten een vervolg. Doelen zijn het geven van inzicht in relevante bestedingen in de wijk en het vergroten van de bewonersbetrokkenheid in Lunetten. In het traject 'Bewonersbod' worden bovendien de mogelijkheden van het beheer van groen en speeltuinen door bewoners verkend.

Ruimte voor initiatieven

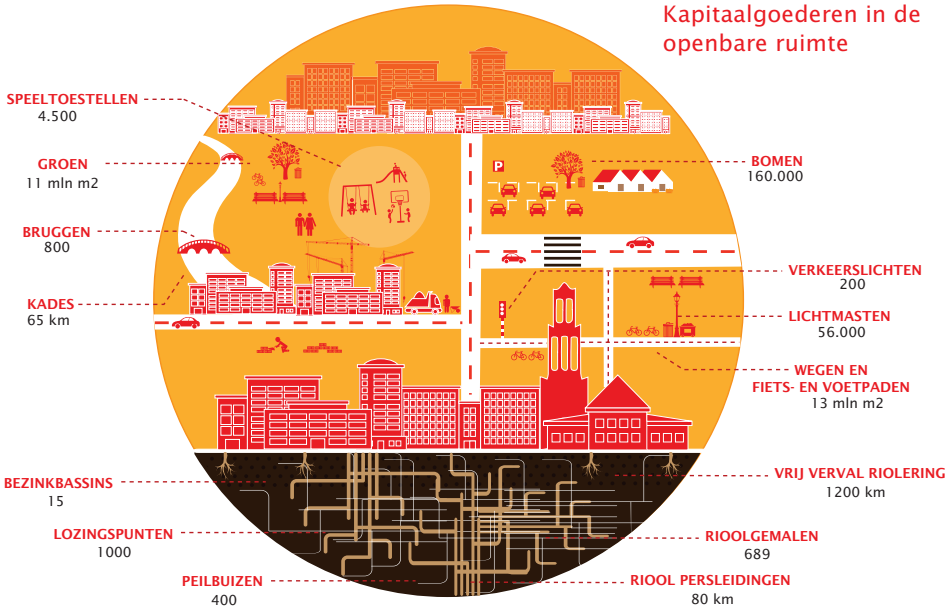
In de stad is, ongeacht het kwaliteitsniveau dat er van kracht is, ruimte voor initiatieven. De kwaliteitsniveaus Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure verschillen wel als het gaat om het gebruik en daarmee de belangen die moeten worden meegewogen bij de inrichting en het organiseren van het beheer. Voor een goede kwaliteit, ongeacht het niveau, stelt de gemeente algemene en/of gebiedsspecifieke regels op ten aanzien van onder andere de bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid en het beheersbaar houden van de kosten voor beheer en onderhoud. Dit laatste betekent in de praktijk dat als bewoners een beheerintensievere inrichting wensen zoals plantvakken of hagen, deze alleen worden aangelegd als de bewoners het groen onderhouden.

Per project en initiatief worden afspraken gemaakt over de betrokkenheid en mate van invloed van belanghebbenden en de gemeente. In de 'Utrechtse Participatiestandaard' staan afspraken over de wijze waarop de gemeente de bewoners, ondernemers en andere initiatiefnemers betrekt bij projecten waarvoor de zij zelf het initiatief neemt. Uitgangspunt van de participatiestandaard is een zo vroeg mogelijke betrokkenheid bij beleidsvoorbereiding, -ontwikkeling, -uitvoering of evaluatie.



Openbare ruimte in cijfers

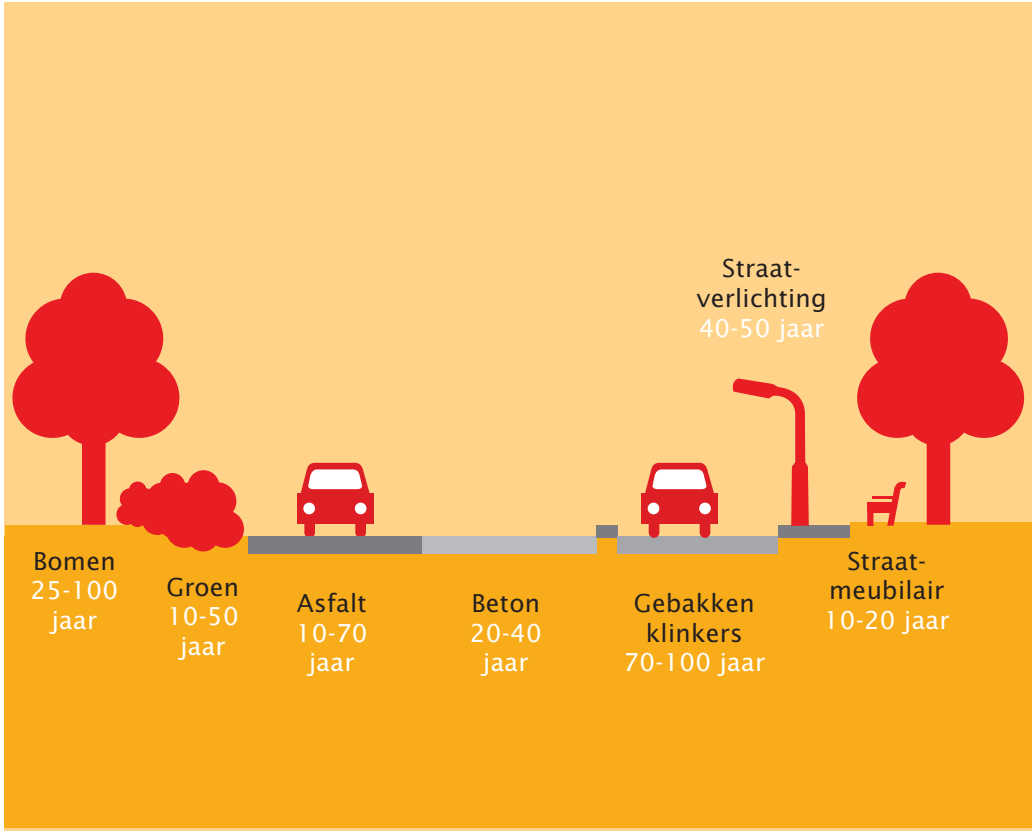
De openbare ruimte is kostbaar en telt duizenden kapitaalgoederen, variërend van wegen en rioleringsbuizen tot speeltoestellen. Het kost €4,5 miljard om de totale openbare ruimte in de stad te vervangen (vervangingswaarde 2015). Van het Utrechtse stedelijke gebied is meer dan een kwart in gebruik als openbare ruimte. ≥≥



De Gemeente is verantwoordelijk voor het grootste deel van de openbare ruimte. De stad kent ook openbare ruimte die niet in beheer is bij de Gemeente. Andere overheden beheren (en zijn vaak eigenaar) van bijvoorbeeld belangrijke delen van de recreatiegebieden Haarzuilens en het Noorderpark. Bovendien vallen enkele grote arealen open water niet onder het beheer van de Gemeente, zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn, de Vecht en de Kromme Rijn.

In totaal beheert de Gemeente ongeveer 2.700 hectare, circa 4.000 voetbalvelden. Iets minder dan de helft daarvan (1.300 hectare) bestaat uit verhardingen en bijna 1.200 hectare bestaat uit groen. Daarnaast neemt de Gemeente indirect deel aan het beheer van de grote recreatie-gebieden in en om de stad. In Utrecht staan ruim 160.000 bomen.

De openbare ruimte groeit nog altijd. Zo wordt door de ontwikkeling van Leidsche Rijn een groot stuk areaal toegevoegd. De transformatie van de oude industriegebieden zorgt bovendien voor een uitbreiding van het openbaar gebied. Het totale bruto grondgebied van Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (4.800 hectare) is vergelijkbaar met het totale grond-gebied van de 'bestaande stad' (5.100 hectare). Amelisweerd is bijna 300 hectare groot.
Er zijn grote verschillen in de hoeveelheid groen en verharding per wijk. De groenste wijken zijn bijvoorbeeld Overvecht, Oost, Zuid, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. De wijken met het minste groen zijn West, Noordwest, Zuidwest en de Binnenstad. Bij de Binnenstad en Noordwest valt ook het hoge percentage verharding op, ruim 60%.



Levenscyclus van kapitaalgoederen

De openbare ruimte bestaat uit kapitaalgoederen als wegen, groen, bruggen, kades en verkeerslichten. Deze kapitaalgoederen zijn door de Gemeente aangekochte en/of tot stand gebrachte objecten, die gedurende meerdere jaren nut geven. De Gemeente zorgt dat deze objecten naar behoren functioneren en in goede staat zijn, door het uitvoeren van regulier en groot onderhoud en door het vervangen van de kapitaalgoederen. De vervangingstermijn verschilt per type object en is ook in belangrijke mate afhankelijk van de gebruiksintensiteit. Zo zijn druk bereden straten eerder aan onderhoud toe dan een 30-kilometerstraat in een woonbuurt. Kapitaalgoederen moeten lang mee kunnen. Daarom is het van groot belang om bij (her)ontwikkeling van de openbare ruimte of vervanging van objecten duurzame keuzes te maken voor gebruik, inrichting en beheer.



Hoe verder

Deze Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte legt de inhoudelijke kaders vast voor de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. De hoofdstructuur voor de openbare ruimte en de drie kwaliteitsniveaus worden opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte. Daarnaast wordt deze hoofdkoers de komende periode uitgewerkt als uitgangspunt voor werkprocessen en plantoetsing. De kwaliteitsverbetering komt daarnaast jaarlijks terug als onderdeel van de voorjaarsnotacyclus. De ondergrond wordt de komende periode ook verder opgepakt. >>

Kwaliteitsverbetering openbare onderdeel van de voorjaarsnotacyclus

De Reserve Stedelijke Herontwikkeling was tot nu toe een belangrijke bron voor investeringen in de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. De groei van Utrecht en de keuze daarbij voor gezonde verstedelijking en verdichting leidt tot een hogere gebruikersdruk en een toename van het areaal dat moet worden (het)ingericht en onderhouden. Om de ambities te realiseren is over een langere periode een financiële impuls nodig. In de bij de Raad voorliggende Ruimtelijke Strategie Utrecht (in het hoofdstuk Investeringsstrategie) is hiervan een indicatie gegeven. Gelijktijdig met de Voorjaarsnota 2016 zijn deze stukken aan de Raad aangeboden. Daarbij is –tevens- aangegeven dat de middelen ingezet kunnen worden om de ambities van gezond stedelijk leven (passend bij de drie kwaliteitsniveaus uit deze kadernota) in de openbare ruimte zichtbaar te maken. Waar mogelijk zijn deze investeringen onderdeel van de lopende programma's en de gebiedsopgaven waar ze deel van uitmaken.
In de Voorjaarsnota 2016 is langs deze weg een eerste stap gezet. Er zijn middelen gereserveerd voor een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte van de Binnenstad, Overvecht en Kanaleneiland. Bovendien zijn middelen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte in de Binnenstad en het Stationsgebied door anders om te gaan met auto's en fietsen. Bovendien is in de Voorjaarsnota 2016 geborgd dat de gemeente blijft investeren in de herontwikkeling van de openbare ruimte, gekoppeld aan het woningbouwbouwprogramma van de corporaties. Jaarlijks besluit de Raad hoeveel middelen beschikbaar worden gesteld voor investeringen in de kwaliteit van de openbare ruimte. De mate waarin de ambities op dit vlak kunnen worden gerealiseerd hangt onder andere af van de omvang van donaties uit de groei van de algemene middelen door de groei van de stad.

Uitwerken hoofdkoers van deze kadernota als uitgangspunt voor de werkprocessen en toetsing

De vijf principes voor ruimtelijke kwaliteit en de verschillende kwaliteitsniveaus worden uitgewerkt voor de gebieden, lijnen en plekken als integraal onderdeel van het Handboek Openbare Ruimte. Hiermee wordt het (gewenste) gebruik, de inrichting (zoals paletten van materialen, principeprofielen en straatmeubilair) en het beheer inzichtelijk gemaakt en vastgelegd. Het handboek is nu en in de toekomst het belangrijkste toetsinstrument voor de advies- en toetscommissie BInG.

Bundelen van informatie over de openbare ruimte

Het huidige Handboek staat op de website van de BinG-commissie: www.utrecht.nl/BING. Het Handboek (nu nog een pdf) wordt in de toekomst interactief opgezet. De gebruiker kan dan sneller informatie vinden over het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte inclusief de (on-)mogelijkheden van de ondergrond; het zal dan bijvoorbeeld voldoende zijn om te klikken op een gebied, lijn of plek op de kaart, of om een adres in te typen.

Uitgangspunt voor stadsbrede inkoop

Het 'Handboek Openbare Ruimte' is uitgangspunt voor de stadsbrede inkoop. Aanpassingen in (de catalogus van) het handboek worden ook doorgevoerd in het inkoopbeleid.

In beeld brengen en toegankelijk maken informatie over de ondergrond

De gemeente maakt samen met partners de – nu veelal versnipperde – informatie over de (on)mogelijkheden en kwaliteiten van de ondergrond in Utrecht toegankelijk. Hiermee wordt bijgedragen aan de risicobeheersing van schade en negatieve effecten bij gebruik van de ondergrond. Naast het bepalen van opgaven, doelen en ambities worden ook belemmeringen, risico's, kansen, kosten en baten in kaart gebracht.



Opstellen afwegingskader ondergrond en verankering in de werkprocessen

De ondergrond bepaalt veelal wat bovengronds (her)ontwikkeld kan of moet worden. Het is belangrijk om in een vroege fase van het planproces enerzijds de (on)mogelijkheden van de ondergrond in beeld te brengen en anderzijds meer regie te voeren op het gebruik van de ondergrond gekoppeld aan de bovengrond. De komende periode wordt gewerkt aan een Utrechts afwegingskader. De methodiek maakt straks onderdeel uit van de Utrechtse plan- en werkprocessen. Een voorzet over hoe het grondwater en de ondergrond meespelen bij het behalen van onze maatschappelijke opgaven zoals klimaatadaptatie, is opgenomen in het Gebiedsplan “Gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond”.

Effectieve en efficiënte besteding van middelen

Er wordt continu gestreefd naar een optimaal resultaat met de investeringsmiddelen die beschikbaar zijn voor de openbare ruimte door:

- werkzaamheden rond groot onderhoud en vervangingen slimmer te combineren. Dit gebeurt al steeds meer. Het programmateam Openbare Ruimte speelt daarbij een belangrijke rol;
- in de ontwerpfase te sturen op het gebruik van een minimaal aantal objecten, zoals paaltjes, conform de afspraken over de inrichtingsniveaus (hierbij refererend aan het toekomstig beheer);
- te onderzoeken of een betere (lees: meer eenduidige) inrichting kan leiden tot een daling van de beheerkosten voor diverse werkzaamheden, en zo ja, die inrichting aan te passen.

Vierjaarlijkse actualisatie Handboek Openbare Ruimte

De actualisatie van het ‘Handboek Openbare Ruimte’ wordt vierjaarlijks aangeboden aan het College van B&W.

Wijzigen kwaliteitsniveau van plekken

Het College van B&W kan het kwaliteitsniveau van plekken in Utrecht wijzigen bij de actualisatie van het Handboek Openbare Ruimte of tussentijds bij besluiten over ruimtelijke projecten. Voorwaarde is dat de investerings- en exploitatielasten zijn gedekt en de Raad van de besluitvorming op de hoogte wordt gesteld.

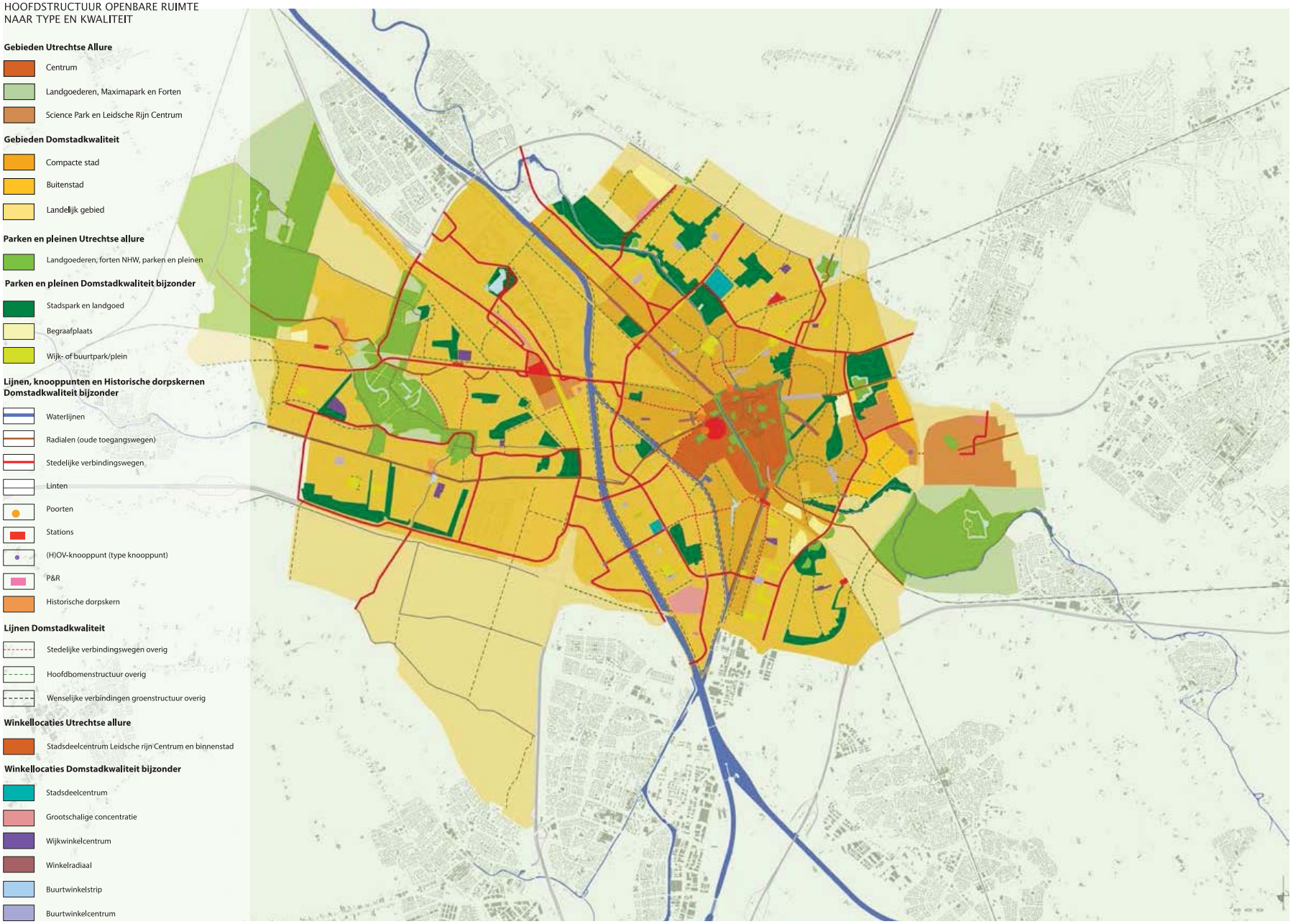
Bijlage 1 Beleidsoverzicht

Het beleidsoverzicht is een momentopname geeft daarmee een indruk van het aantal nota's dat uitspraken doet over de openbare ruimte. Omdat de openbare ruimte vaak een klein onderdeel is van deze nota's, kan geen ervan worden ingetrokken. Bovendien wordt gewerkt aan nieuwe nota's voor o.a. sport en bodembeheer. Deze zijn niet in het overzicht opgenomen.

	Ruimte	Jaar	Besluit
1	Structuurvisie Rijnenburg	2012	Raad
2	Ruimtelijke Strategie Utrecht (concept)	2016	Raad
3	Structuurvisie Utrecht 2015 - 2030	2004	Raad
4	Welstandnota 'De schoonheid van Utrecht'	2004	Raad
5	Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht'	2005	Raad
6	Ontwikkelingskader 'De Uithof en Rijnsweerd'	2014	College
	Wonen		
7	Woonvisie 'Wonen in een sterke stad 2009 – 2019'	2010	Raad
8	Actualisering Woonvisie Utrecht	2015	Raad
9	Nota Woonbotenbeleid	2007	Raad
10	Structuurvisie Rijnenburg	2012	Raad
	Economische Zaken		
11	De Economische Agenda 2012 – 2018	2012	College
12	Leisurenota 'Ontwikkelings- en toetsingskader voor grootschalige leisurevoorzieningen in gemeente Utrecht'	2003	College
13	Hotelnota 2010 - 2020 'Room with a view'	2010	Raad
	Actualisatie marktruimte hotelnota 'Room with a view'	2015	Raad
14	Ontwikkelingskader detailhandel	2012	Raad
15	Bedrijventerreinenstrategie	2012	Raad
16	Ontwikkelingskader Horeca Utrecht	2012	Raad
17	Beleid en actieplan 2009 – 2014 'Evenementen en festivals in Utrecht'	2009	Raad
18	Evaluatie evenementennota met aanscherpingen op beleid- en actieplan 2009 - 2014	2013	Raad
19	Perspectief Toerisme 2020 'Live like a local'	2015	Raad
	Erfgoed en cultuur		
20	Beleidsplan "Kunst in de openbare ruimte 2013-2016	2012	
21	De Erfgoedagenda	2013	College
	Verkeer		
22	Ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'	2012	Raad
23	Nota 'Stallen en Parkeren'	2013	Raad
24	'Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen'	2016	Raad
25	Actieplan 'De gebruiker centraal'	2013	College
26	Actieplan 'Utrecht fietst! 2015 – 2020'	2015	College
27	Actieplan 'Goederenvervoer 2015 – 2020'	2015	College
28	Actieplan 'Verkeersveiligheid 2015 – 2020'	2015	College
29	Actieplan 'Voetgangers 2015 – 2020'	2015	College
30	Actieplan 'Schoon vervoer 2015 – 2020'	2015	College
31	Gemeentelijk 'Verkeers- en vervoersplan 2005 – 2020'	2005	Raad
32	Gebiedsagenda's per wijk	2015	College
33	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen	2016	Raad

	Groen	Jaar	Besluit
34	Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden'	2007	Raad
35	Bomenbeleid Utrecht	2009	Raad
36	Toekomstvisie Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen 2011-2031	2011	Raad
	Duurzaamheid		
37	Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond	2016	Raad
38	Geluidnota 2014 - 2018	2014	Raad
39	Nota bodembeheer 2012 - 2022	2012	College
40	Energieplan Utrecht	2016	Raad
	Openbare Ruimte		
41	Openbaar Ruimteplan Binnenstad: Utrecht binnen de Singels	2000	Raad
42	Handboek Openbare Ruimte Utrecht (incl. Sferenkaart)	2000	Raad
	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	1997	College
	Referentiekader Openbare Ruimte Stationsgebied	2005	College
	Handboek Straatmeubilair	2014	College
	Handboek Inrichting Vleuterweide (v/h gemeente Vleuten de Meern)	1996	College
43	Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019	2015	Raad
44	Beleidsnota Afval is Grondstof 2015 - 2018	2015	Raad
45	Havenatlas	2006	College
46	Recreatievaartuigenbeleid	2005	College
47	Bestemmingsplan Binnenstad	2012	Raad
48	Nota Onderhoud Kapitaalgoederen Openbare Ruimte 2016 - 2019	2015	Raad
49	Structuurplan Stationsgebied	2006	Raad
	Grondzaken		
50	Nota Grondbeleid 'Regie op goede gronden' 2012-2015, 2012	2011	Raad
	Sociaal Maatschappelijk		
51	Nota Speelruimte	2009	Raad
52	Beleidsnotitie Volkstuinen in Utrecht Duurzaam en Gezond, 2012 - 2014	2012	Raad
53	Beleidsplan Agenda 22, 2012-2018	2012	Raad
54	Sportnota "In Utrecht staat jouw talent centraal" 2011-2016 Volkgsgezondheid (ruimtelijke impact)	2011	Raad
55	Bouwen aan een gezonde toekomst 2015-2018	2015	Raad
56	Cultuurvisie Open Ruimte 2012-2022	2012	
	Inkoop		
50	Nota Inkoop 2015-2019 "Waar(-de) voor ons geld!	2015	Raad

Bijlage 2 Kwaliteiten en vastgesteld beleid



Tabellen Beleidsnota's

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
UTRECHTSE ALLURE																								
Amelisweerd	Utrechtse Allure	Landgoederen	■	■	■						■	■												■
Binnenstad	Utrechtse Allure	Winkellocatie	■				■	■	■	■														
Buurtkerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Centrum (Binnenstad en stationsgebied)	Utrechtse Allure	Gebied	■	■			■	■	■						■	■							■	■
Domplein	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Ganzenmarkt	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Geertekerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Haarzuilens	Utrechtse Allure	Landgoederen	■	■							■	■											■	■
Hofjes	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Jaarbeursplein	Utrechtse Allure	Plein											■		■									
Jacobskerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Janskerkhof	Utrechtse Allure	Plein										■	■			■							■	■
Leidsche Rijn Centrum	Utrechtse Allure	Gebied	■									■												
Mariaplaats	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Maximapark	Utrechtse Allure	Stadspark	■								■	■	■	■										■
Moreelsepark	Utrechtse Allure	Stadspark										■	■		■									
Moskeeplein	Utrechtse Allure	Plein										■	■		■									
Neude	Utrechtse Allure	Plein											■			■							■	■
Nicolaaskerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
NWH Fort Blauwkapel	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Bilt	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Gagel	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Hoofddijk	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort De Klop	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Fort Rhijnauwen	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■											■
NWH Lunet I	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Lunet II	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Lunet III	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
NWH Lunet IV	Utrechtse Allure	Forten	■	■							■	■	■										■	■
Park Nieuweroord	Utrechtse Allure	Stadspark									■	■	■		■									
Pieterskerkhof	Utrechtse Allure	Plein -stilteplek											■			■							■	■
Smakkelaarsveld	Utrechtse Allure	Stadspark											■		■									
Stadsplateau	Utrechtse Allure	Plein											■		■									
Utrecht Science Park	Utrechtse Allure	Gebied	■			■					■	■	■											
Vredenburg	Utrechtse Allure	Plein											■		■	■								■
Zocherplantsoen/ singelgebied	Utrechtse Allure	Stadspark					■	■			■	■	■		■	■				■				■

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Historische dorpkern																								
Dorpskern de Meern	Domstad Bijzonder	Historische dorpkern										■										BP dM		
Dorpskern Vleuten	Domstad Bijzonder	Historische dorpkern										■										BP V		

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Landgoed																								
Park Voorn	Domstad Bijzonder	Landgoed									■	■											■	

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stadsparken																								
Archeologiepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■									■	
Beatrixpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
De Milan Viscontipark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■										
Griftpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■											
Groot Zandveld	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■									■	
Hogelandsepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■											■
Julianapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■										■	
Kloosterpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Kromme Rijnpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Majellapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■											
Maliebaan	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■								■		■	■
Park Voorveldse polder	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Prinses Amaliapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■	■									■	
Vechtzoompark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Walpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Waterwinpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												
Wilhelminapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■	■										■	■
Zuilensebos	Domstad Bijzonder	Stadspark									■	■												

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Wijk of buurtparken																								
Bosch en Duinpark	Domstad Bijzonder	Wijk of buurtpark									■	■	■	■										
Camminghaplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
De Weide Wereld	Domstad Bijzonder	Wijk of buurtpark												■										
Doornburglaan	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Geuzenplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Kastelenplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Klokkenveld	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Kouwerplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Lauwerechtbrug	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Liesboschpark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Lubroveld	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Majoor Bosshardtplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■								■			
Molenpark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■										■	
Mulderslotplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Nijenrode plantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Noordsepark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Park 't Goylaan	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Park de Balije	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Park Den Engh	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark												■									■	
Plantage	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Ridderplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Springerpark	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Springertuin	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark																						
Tolsteegplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Troosterhof	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											
Willem Alexanderpark	Domstad Bijzonder	Wijk of buurtpark									■	■	■	■									■	
Willem de Zwijgerplantsoen	Domstad Bijzonder	Wijk- of buurtpark											■											

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Begraafplaatsen																								
Begraafplaats Hamlaan	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■												
Begraafplaats Kovelswade	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■
Begraafplaats Sint Barbara	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■
Begraafplaats Soestbergen	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■
Begraafplaats Tolsteeg	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	
Joodse begraafplaats	Domstad Bijzonder	Begraafplaats									■	■											■	■

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbotenbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Pleinen																								
Amerhof	Domstad Bijzonder	Plein											■								■			
Berlageplein	Domstad Bijzonder	Plein																			■			
Grootmeesterplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Herderplein	Domstad Bijzonder	Plein											■								■			■
J. Schimmelplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Maasplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Molen Rijn en Zon	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Pearsonhof	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Plein Zijpestraat	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Pleintje Anansi	Domstad Bijzonder	Plein											■								■			
Sluisjes Oog in Al	Domstad Bijzonder	Plein											■										■	■
Taatsenplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											
Willem van Abcoudeplein	Domstad Bijzonder	Plein											■											

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Poorten																								
Poort Centrumboulevard	Domstad Bijzonder	Poort																		■				
Poort Kop van Noord	Domstad Bijzonder	Poort																		■				
Poort Ledig erf/ Rotsoord	Domstad Bijzonder	Poort														■				■				
Poort Stadscorridor	Domstad Bijzonder	Poort																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Winkellocaties																								
Balijelaan/ Croeselaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Adelaarstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Adriaen van Ostadelaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Biltstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum De Gagelhof	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum De Klop	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Handelstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Hooggraven	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Jan van Scorelstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Pearsonhof	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Rokade	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Twijnstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Vasco da Gamalaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Veldhof	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelcentrum Willem van Noortplein	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip De Meern	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip Marco Pololaan	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip Plantage	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Buurtwinkelstrip Tiberdreef	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Grootschalige concentratie PDV Overvecht	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■														
Grootschalige concentratie The Wall	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■														
Grootschalige concentratie Woonboulevard Kanaleneiland	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Stadsdeelcentrum Kanaleneiland	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Stadsdeelcentrum Leidsche Rijn centrum	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Stadsdeelcentrum Overvecht	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Burchtwal	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum De Gaard	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Haroekoeplein	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Mereveld	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Overkapel	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Parkwijk	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Smaragdplein	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Terwijde	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Wijkwinkelcentrum Vleuten	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Amsterdamsestraatweg	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Burgemeester Reigersstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Kanaalstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Nachtegaalstraat	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											
Winkelradiaal Soho district	Domstad Bijzonder	winkellocatie								■			■											

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stations																								
Terwijde	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Centraal	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Leidsche Rijn	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Lunetten	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Overvecht	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Vaartsche Rijn	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Utrecht Zuilen	Domstad Bijzonder	Station																		■				
Vleuten	Domstad Bijzonder	Station																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
(H)OV-knooppunten																								
Castellum	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Centrum Kanaleneiland	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Centrum Overvecht	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Europaplein	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Herculesplein	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Papendorp	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				
Utrecht Science Park	Domstad Bijzonder	(H)OV-knooppunt																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
P&R locaties																								
Leidsche Rijn	Domstad Bijzonder	P&R																		■				
Sciencepark De Uithof	Domstad Bijzonder	P&R																		■				
Westraven	Domstad Bijzonder	P&R																		■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Radialen																								
Biltstraat	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■								■				
Koningsweg	Domstad Bijzonder	Radialen			■							■								■				
Zandweg/ Leidseweg	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■	■	■	■					■				
Parkweg/ Utrechtse weg/ Vleutenseweg	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■	■							■				
Amsterdamsestraatweg	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■	■							■				
Jordanlaan/ Blauwkapelse/Kapelstraat	Domstad Bijzonder	Radialen									■	■								■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Linten																								
Gageldijk	Domstad Bijzonder	Lint									■	■								■				
Reyerscop/ Heijcopperkade	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■			■				
Meerndijk	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■			■				
Ringkade	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■							
Groenedijk	Domstad Bijzonder	Lint									■	■		■						■				
Wilhelminaweg	Domstad Bijzonder	Lint										■		■						■				
Nedereindseweg	Domstad Bijzonder	Lint									■	■					■							
Haarpad	Domstad Bijzonder	Lint										■								■				
Rijndijk	Domstad Bijzonder	Lint										■								■				
Eghlaan/ Smalle Themaat	Domstad Bijzonder	Lint									■	■		■						■				
Alendorperweg	Domstad Bijzonder	Lint												■						■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Waterlijnen																								
Amsterdam Rijnkanaal	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■					■		■				
Kromme Rijn	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■					■	■					
Leidserijn	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■	■	■			■	■	■				
Merwedekanaal	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■						■	■	■				
Nieuwegracht	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■			■		■						
Oudegracht	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■			■		■						
Singel	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■		■	■		■		■				
Vaartsche Rijn	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■						■	■	■				
Vecht	Domstad Bijzonder	Waterlijn										■	■					■	■	■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Betemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stedelijke verbindingswegen																								
Af/ oprit A28	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Biltse Rading	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Darwindreef, Eykmanlaan,	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Einsteindreef, Marnixlaan, St Josephlaan, Cartesiusweg, T.A. Kempisweg, Spinosaweg, Lessinglaan, Joseph Haydnlaan, Pijperlaan, Beneluxlaan, Socrateslaan, 't Goylaan, Waterlinieweg, Sartreweg, Kardinaal de Jongweg, Braille dreef	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Europalaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Haarrijnse Rading	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Hertogswetering, Proostwetering,	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
J.M. de Muinck Keizerlaan/ Franciscussdreef	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Laaggravense weg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Landschapsbaan, Burg. Middelweerdbaan, Langerakbaan, Hogeweidebaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Martin Luther Kinglaan, weg van de Verenigde Naties, Graadt van Roggenweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Ouderijnseweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Papendorpse weg, Blaeulaan, Orteliuslaan, Marinus Tyrusviaduct	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Plutoniumweg, Soestwetering, Stadsbaantunnel	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Ruimteweg/ Floraweg/Lageweideslag/ Atoomweg/ Wolfgang Pauli/ Oude Vleutenseweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Stadsbaan Leidscherijn, C.H. Letschertweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Sweserensengseweg/ Burg. Norbruislaan/ Prins Bernardlaan/ Buurg. Van Tuyllkade/ van Hoornkade/ van Egmondkade	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Taatsenplein, Bevijdingslaan, Churchilllaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Terwijde Singel, Dirck Hoetweg, Vleutensebaan, Huis te Vleutenbaan, Stroomrugbaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg									■	■								■				
Universiteitsweg, Leuvenlaan	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				
Waterlinieweg	Domstad Bijzonder	Stedelijke verbindingsweg										■								■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stedelijke verbindingsweg 1x2 rijstroken																								
Rivierkom	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Parkzichtlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
t Zand	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Biltstraat, Museumlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Blauwkapelseweg, Kleine Singel	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Talmalaan, Draaiweg, D. van Mollemstraat, Oudenoord	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Weerdsingel, Daalsetunnel	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Catherijnsingel	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Vleutenseweg	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Graadt van Roggenweg, Westplein	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Rubenslaan, Venuslaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
C. Erzeijstraat, W.A. Vultostraat, Briljantlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Koningin Wilhelminalaan, Balijelaan, Vondellaan, Baden Powellweg	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Europalaan, Overste den Oudenlaan	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				
Dr. M.A. Tellegenlaan, van Zijstweg	Domstad	Stedelijke verbindingsweg 1 x 2										■								■				

Naam	Kwaliteit	Type gebied	Structuurvisie Utrecht 2015- 2030	Perspectief Toerisme 2020	Toekomstvisie landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd	Bestemmingsplan Binnenstad	Structuurplan Stationsgebied	Economische Agenda 2012-2018	Ontwikkelingskader Detailhandel 2012	Groenstructuurplan	Bomenbeleid	Handboek Openbare Ruimte (sferenkaart)	Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn	Referentiekader Openbare Ruimte stationsgebied	Openbare ruimte plan Binnenstad	Structuurvisie Rijnenburg	Havenatlas	Woonbeleid	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Beheren	Beleidsplan Kunst in de openbare ruimte Utrecht	Diverse bestemmingsplannen	Welstandsnota	De Utrechtse Erfgoedagenda
Stadsparken																								
Archeologiepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■	■									■	
Beatrixpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■													
De Milan Viscontipark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■	■										
Griftpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■											
Groot Zandveld	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■	■									■	
Hogelandsepark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■											■
Julianapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■										■	
Kloosterpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■													
Kromme Rijnpark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■													
Majellapark	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■											
Maliebaan	Domstad Bijzonder	Stadspark									■		■								■		■	■

Acroniemen en afkortingen

BInG, *Beheer- Inrichting- Gebruik*
BInG Commissie, Advies- en toetscommissie voor alle ingrepen in de openbare ruimte
ISV, Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
CROW, Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. Publiceert o.a. richtlijnen
HOR, Handboek Openbare Ruimte, voorheen *HIOR, Handboek Inrichting Openbare Ruimte*
SRSRSB, Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen (mobiliteitsbeleid)
Solgu, Stedelijk Overleg Orgaan Gehandicapten

Colofon

Uitgave
Gemeente Utrecht

Tekst
Gemeente Utrecht
Samenwerking van Stadsbedrijven, Ruimtelijke Economische Ontwikkeling, Milieu en Mobiliteit, Wijken en Veiligheid, Toezicht en Handhaving.

Redactie
Gemeente Utrecht

Fotografie
Gemeente Utrecht

Ontwerp en opmaak
Taluut (www.taluut.nl)

November 2016

Meer informatie
www.utrecht.nl/BING

Wij zijn de gemeenteraad

Midden in de dynamiek van de stad

Gemeente Utrecht

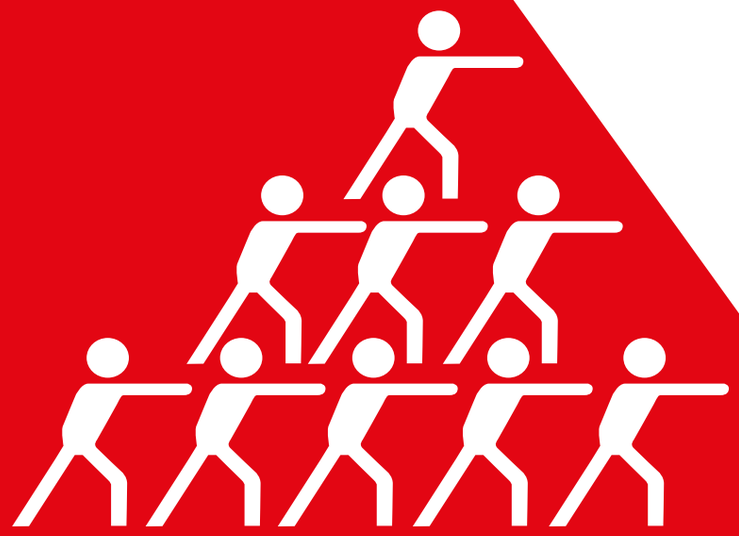
Verbinding

De samenleving verandert en daarmee ook de rol van de gemeenteraad als lokale volksvertegenwoordiging. De samenleving organiseert steeds meer zelf en heeft ideeën over onderwerpen waar de raad ook mee bezig is. Hoe verbindt de raad die twee bewegingen met elkaar?



“Onze ambities vragen om een radicale cultuurverandering in het openbaar bestuur. De sleutel ligt in ons eigen handelen.”

Jan van Zanen,
voorzitter
van de Gemeenteraad



De raad is de gekozen volksvertegenwoordiging



Elke vier jaar kiezen de inwoners van de stad Utrecht hun vertegenwoordigers. In de gemeenteraad zitten **45 raadsleden**, zij zijn onderdeel van de gemeente. Ze worden ondersteund door de gemeentelijke organisatie en een eigen staf: de griffie, de rekenkamer en de fractiemedewerkers van hun eigen partij. Raadsleden hebben stuk voor stuk **hart voor de democratie**, een grote drive om de stad beter te maken en inwoners mee te laten denken over beleid. Ze doen het raadswerk in een deel van de week en veel raadsleden hebben daarnaast nog een baan.

De raad stelt de kaders



De raad is het hoogste bestuursorgaan van de gemeente. Het algemeen bestuur dat bepaalt waar de gemeente heen gaat, welke **beleidsdoelen** ze moet halen en met welke middelen de gemeente dat gaan doen. En steeds vaker kiest de raad ook **welk proces** de gemeente gaat doorlopen om tot een beleidsnotitie te komen, omdat Utrecht steeds meer beleid samen met de stad maakt.

De raad controleert het college van burgemeester en wethouders



Als het college op de vooraf afgesproken tijdstippen met resultaten komt, bespreekt en controleert de raad deze en **evalueert het doorlopen proces**. Maar in hun controlerende taak zijn de raadsleden niet alleen reactief. De raad vangt ook geluiden op uit de stad en agendeert deze of initieert nieuwe voorstellen. Soms loopt een proces niet zoals dat van tevoren bedacht is, dan stelt de raad het na overleg bij. En sommige ambities worden van zoveel kanten beïnvloed, dat iedereen uitgaat van een organisch proces waarin ontwikkelingen gaandeweg langzamer of sneller mogen gaan. De raad wordt **zelf ook gecontroleerd**. Door de stad. Elke vier jaar kiezen alle stemgerechtigde Utrechters de raad.

De raad is steeds meer de schakel tussen stad en college



Een groot deel van hun tijd ‘ontmoeten’ de raadsleden de stad. Individueel, met hun fractie of met alle fracties samen. Om bijvoorbeeld een aanname uit een voorstel van het college te toetsen of om hun beeld van een kwestie compleet te maken door het **palet aan input te vergroten**. Alles wat zij zien en horen in de stad, gebruiken ze in hun raadswerk. Bijvoorbeeld door vragen te stellen aan het college. De raad ontwikkelt zich steeds meer als een schakel tussen de stad en het college. En als de ideeën die de stad zelf heeft, onvoldoende ingang vinden op de agenda van de gemeente, probeert de raad ook **smeerolie** te zijn.

De griffie, rekenkamer en fractiemedewerkers ondersteunen de raad



De griffie adviseert, ondersteunt en faciliteert de gemeenteraad en individuele raadsleden. Zij zit steeds meer op het **scharnierpunt van stad en organisatie.** Ze wil daar individuele raadsleden én de raad als geheel goed in positie brengen. De griffie is onafhankelijk en neutraal. Om de belangen van de raad goed te kunnen waarborgen, zijn er veel contacten met de collegeleden, de bestuursadviseurs en beleidsmedewerkers. Ook de samenleving kan rekenen op de griffie. Zoeken inwoners en instanties contact met raad, fracties en/of raadsleden? Of willen ze gebruikmaken van het spreekrecht, een burgerinitiatief indienen? Dan staat de griffie voor ze klaar.

De rekenkamer onderzoekt of afgesproken **doelen behaald** zijn, of processen op de afgesproken manier doorlopen zijn. Vanuit elke fractie ondersteunen fractiemedewerkers de raadsleden van de eigen partij vanuit **politiek oogpunt.**

“De raad moet de onderwerpen agenderen waar mensen uit de stad zich druk over maken.”

Marleen Haage,
fractievoorzitter PvdA

Digitalisering versnelt en vergroot de informatiestromen



Digitalisering **verlaagt de drempel** om te communiceren. Vroeger kwamen stukken per post binnen en gingen eens per week in een verzamelmap naar de raadsleden. Nu lopen de mailboxen van raadsleden, en dus ook van de griffie, de hele dag vol met nieuwe berichten. Dat is rijp en groen, één **grote 'bak' informatie**. Doordat alle communicatiestromen groeien, klinkt ook de roep om meer informatiemanagement en bestuursadvisering steeds luider.

Ondanks de toegenomen hoeveelheid informatie, voelen raadsleden zich niet over-geïnformeerd. Ze willen dan ook niet dat de informatiestromen ingedamd worden. Wel is er behoefte aan structurering van de stroom. De griffie kan informatiestromen **kanaliseren en managen**. Daarnaast plaatst de griffie de informatie in een context van eerdere besluitvorming en landelijke ontwikkelingen. Het leggen van dwarsverbanden, relateren aan eerdere behandeling van een onderwerp en het proactief en ongevraagd advies geven, hoort hier ook bij.

Op social media wil de stad in gesprek

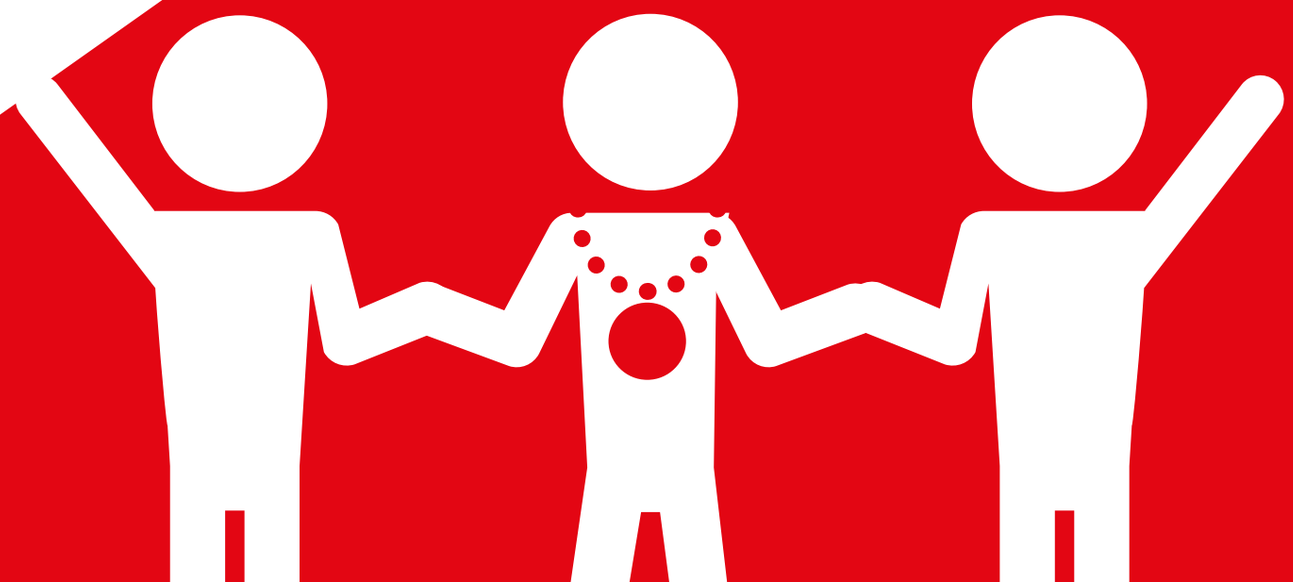


De explosieve opkomst van social media heeft twee kanten. Aan de ene kant moeten raadsleden op **veel meer input** van de stad reageren. Aan de andere kant informeert de griffie op Facebook en Twitter de stad over het raadswerk. Zodat mensen ook concrete ingangen vinden om daarover mee te praten. Dat **verkleint de afstand** tussen stad en raad.

De griffie legt de verbinding met de gemeentelijke organisatie en zorgt dat vragen van inwoners daar op de juiste plek terechtkomen. Als het **online sentiment** over de raad negatief wordt, ‘repareert’ de griffie dit niet met verantwoording. Maar grijpt wel de kans om feitelijke informatie te geven over waar de raad – buiten het vergaderen – mee bezig is. Een politiek-inhoudelijk antwoord is aan het raadslid zelf. Raadsleden en fracties zijn zelf ook actief op social media.

“Een open, toegankelijke stad verdient een open, toegankelijke gemeenteraad.”

Klaas Verschuure,
fractievoorzitter D66



De stad wil nauwer betrokken zijn bij de democratie



De raad zit nu vaak aan de achterkant van het besluitvormingsproces, maar wil meer naar **de voorkant**. En er zijn ook steeds meer inwoners en organisaties die vaker en eerder met de raad in gesprek willen. Eens per vier jaar stemmen is voor hen niet genoeg. Hoe verhoudt dat zich nu tot elkaar en hoe past dat binnen de samenwerking met het college? Dat is een **boeiende zoektocht** die de komende jaren veel tijd en aandacht gaat vragen.

Wat raadsleden nodig hebben, is laagdrempelige input van de stad bij hun democratische rol. Bijvoorbeeld door de open raadsdata **doorzoekbaar** te maken. Ook maakt de raad steeds vaker duidelijk wat zij doet en op welke plek de **beïnvloedingsmomenten** voor burgers zitten. De raad heeft burgers ook nodig bij het uitbouwen van haar **initiërende rol**. De raad onderzoekt of de huidige tools daarvoor nog de juiste zijn. Of dat raadsleden beter op locatie of digitaal inwoners en organisaties kunnen laten meedenken.

De raad heeft complexe beleidsonderwerpen op haar bord



Op alle beleidsterreinen wordt het werk van de raad complexer. Een aantal taken is **van het Rijk** overgeheveld naar de gemeenten. Meestal zaken uit het sociale domein, zoals de jeugdzorg en hulp bij huishouding. Ook op het fysieke domein neemt de complexiteit toe, bijvoorbeeld door de invoering van de **Omgevingswet** waarin particulieren meer invloed krijgen op hun leefomgeving.

Op deze onderwerpen wil de raad graag vooraf invloed uit oefenen door kaders te stellen. Dat is best moeilijk als het om complexe onderwerpen als bijvoorbeeld veiligheid gaat. Het vraagt ook van het college dat ze met een startnotitie de **discussie gaat aanzwengelen** in plaats van met al heel uitgewerkte inhoud te komen. De onderlinge verhoudingen veranderen daardoor en dat is soms **wennen**.

De raad werkt steeds meer regionaal samen



We proberen in de stad alles samen met organisaties en wijken te doen. Maar de problematiek gaat soms **over gemeentegrenzen heen**. Daarom werken we samen in de regio. Dat is voor raadsleden nog lastig vorm te geven, want alles wat zij via een verbonden partij organiseren, staat meer op afstand en is lastiger te beïnvloeden.

Voor burgers is regionaal samenwerken vaak heel logisch. Voor iemand die bijvoorbeeld een huis zoekt, maken gemeentegrenzen maar beperkt iets uit. We willen samenwerken in plaats van met elkaar concurreren. Ook hier zoekt de raad naar een goede manier om **vooraf kaders te stellen**. Een goed initiatief is de U10, daarin zitten de tien gemeenten rondom Utrecht. Zij geven elk kwartaal raadsleden gelegenheid om aan de voorkant van regionale projecten mee te denken. Een eerste stap in het waarmaken van deze ambitie.

“Kiezen voor

'meer stad en minder

gemeente', vraagt om een raad

die durft los te laten.”

Dimitri Gilissen,
fractievoorzitter VVD



Wat de griffie nodig heeft



Alle ambities die aansluiten op de samenleving van vandaag, betekenen meer en ander werk. Dit leidt tot een **herijking van de omvang en werkzaamheden** van de organisatie. En heeft consequenties voor het soort medewerkers bij de staf van de raad.

Vanuit lean en Terug naar de bedoeling is al op die manier naar de organisatie en de processen van de staf gekeken. Naast het anders en efficiënter werken, is ook een **impuls nodig om de ondersteuning van de raad op het gewenste niveau te krijgen**, zowel kwantitatief als kwalitatief. Alleen dan kan recht worden gedaan aan het nieuwe takenpakket.

Wat de griffie nodig heeft



Om een objectief beeld te krijgen van hoe de staf van de raad elders is georganiseerd, heeft de raad een **benchmark** uit laten voeren in de G4 en G8. Op die manier wordt de gevraagde impuls in een context geplaatst. Uit de benchmark blijkt dat een impuls van € 940.000 nodig is om **Utrecht op het gemiddelde niveau van de G8 te brengen**. Aangezien Utrecht hecht aan een sobere invulling van de staf, is gekozen ongeveer de helft van dit bedrag te reserveren. Voor de besteding van de € 500.000 worden voorstellen voorgelegd.

De gemeenteraad wil meebewegen met de stad

Voorstel van het Presidium

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Presidium
Kenmerk	16.000000
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 113
Geheim	Nee

Toekomstvisie Raadsorganen

Het presidium stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 De toekomstvisie op de raad en raadsondersteuning vast te stellen.

2 In te stemmen met het toekennen van 320.000 euro, van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro, voor een impuls aan de griffie.

3 In te stemmen met het toekennen van 50.000 euro, van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro, voor een impuls aan de rekenkamer.

4 In te stemmen met het toekennen van 130.000 euro, van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro, voor een impuls aan de fractieondersteuning waarvan € 6.500 per fractie en € 1.445 per raadslid.

5 Artikel 2 lid 2 en 3 van de verordening op de financiële bijdragen aan fracties van 7 juli 2016 aan te passen.

Het presidium,

De griffier,

mr. M. van Hall

De voorzitter het Presidium,

mevrouw J. Ferket MA

Gemeente Utrecht

Bijlages
Bijlage: Visiedocument “Wat voor raad willen we zijn en welke ondersteuning hoort daarbij”
Bijlage: VO 2016, nr. Verordening fractievergoedingen december 2016

Gemeente Utrecht

Context

Midden in de dynamiek van de stad; onder die noemer zet de Utrechtse Gemeenteraad haar ambities neer in haar Toekomstvisie. De raadsorganen ondersteunen de Raad hierbij. De Rekenkamer helpt de Raad bij zijn controlerende rol. De fractieondersteuning op het vlak van politieke advisering. En de griffie ondersteunt de Raad in brede zin bij vergaderingen, bij het positie brengen van de raad en bij het versterken van de verbinding met de stad, waarbij vooral ingezet wordt op digitalisering, contact met de stad en regionale samenwerking.
Uit verschillende benchmarks blijkt dat de Utrechtse raadsondersteuning aanzienlijk kleiner zijn dan de raadsorganen bij andere G4- en G8-gemeenten. In 2015 is vastgesteld dat, gezien hun bescheiden omvang de raadsorganen in hun huidige vorm, onvoldoende kunnen voorzien in de ontwikkelbehoeften van de Raad. Door de Raad is bij de voorjaarsnota 2016 en de begroting 2017 500.000 euro ter beschikking gesteld voor de versterking van de raadsorganen. Deze impuls maakt het mogelijk te investeren in menskracht, kennis en kunde om te ondersteunen bij de ambities en ontwikkelagenda van de Raad.
Dit voorstel doet, op basis van een rondgang langs de verschillende raadsorganen en de bespreking in de Commissie Personeel Raadsorganen (CPR) en het presidium van de uitkomsten hiervan, een voorstel voor de mogelijke allocatie van de extra impuls van 500.000 euro. Hierbij wordt geschetst wat de raadsorganen voor een impuls op G8 niveau aan extra raadsondersteuning kunnen bieden.

<u>Benchmark G4 en G8</u>

In het najaar van 2015 constateert het presidium dat de ondersteuning van de Gemeenteraad van Utrecht niet op het gewenste formatie- en middelenniveau zit. Dit wordt bevestigd door een verkennende benchmark met de andere G4 gemeenten. Hieruit blijkt dat de andere drie G4 gemeenten gemiddeld 3.000.000 euro meer investeren in hun raadsondersteuning door griffie, rekenkamer en fractieondersteuning dan Utrecht.

Op verzoek van het presidium is vervolgens een benchmark uitgevoerd naar de raadsondersteuning van Utrecht in vergelijking met het gemiddelde van de andere G8 gemeenten. Insteek was om als vierde stad van Nederland op het gemiddelde van de G8 uit te komen.
Deze tweede benchmark laat zien dat de Utrechtse raadsondersteuning ook onderbezet is ten opzichte van het gemiddelde van de andere G8 gemeenten. Om de raadsondersteuning gelijk te trekken met het gemiddelde niveau van de andere G8 gemeenten is de volgende extra impuls nodig:

Rekenkamer:	120.000 euro
Griffie:	560.000 euro
Fractiebudget:	260.000 euro

Totaal:	940.000 euro.

Door de Raad is hiervan iets meer dan de helft (500.000 euro) beschikbaar gesteld in de Voorjaarsnota 2016 en vervolgens in de Begroting 2017. Een investering die het mogelijk maakt om achterstallig onderhoud te doen, de basis op orde te krijgen en te houden en om deels tegemoet te komen aan de ambities van de Raad zoals verwoord in de Toekomstvisie. Er kan hiermee een eerste slag worden gemaakt in het versterken van de raadsondersteuning. Voor een invulling op de volledige ontwikkelagenda van de Raad is, mede gelet op de benchmark, aanvullende investering nodig. Dat is op dit moment niet aan de orde.

Extra raadsondersteuning
De toegekende impuls van 500.000 euro moet verdeeld worden over de verschillende raadsorganen. Aan de verschillende raadsorganen is gevraagd weer te geven welke ondersteuning zij extra kunnen bieden met extra middelen. Een weergave hiervan staat per raadsorgaan gespecificeerd.

De beschreven extra ondersteuning is gebaseerd op het gemiddelde van de G8 gemeenten (940.000 euro totaal). Gelet op het feit dat het te verdelen bedrag iets meer dan de helft daarvan beslaat, zal afhankelijk van het deel dat uiteindelijk per onderdeel wordt toegekend een groter of kleiner deel van deze extra taken ook daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd.

Gemeente Utrecht

Onderbouwing Griffie op G8 niveau (extra 560.000 euro)

De griffie staat de Raad, raadsleden en de door de Raad ingestelde commissies terzijde in de uitoefening van hun functie. De griffie staat onder leiding van de griffier. De commissiegriffiers hebben als hoofdtaak de advisering en ondersteuning van raadsleden, commissievoorzitter en griffier binnen hun portefeuille. De functie richt zich ook op het samenspel met de stad en met de gemeentelijke organisatie ter bevordering van goede besluitvorming door de Raad.

Met een extra budget wordt de formatie commissiegriffiers/adviseurs versterkt tot het gemiddelde bij griffies van grote gemeenten en provincies. Dit geeft een impuls aan de advieskracht van de griffie en maakt dat we de huidige twee portefeuilles kunnen knippen in zes beperkte portefeuilles (die aansluiten bij de omvang van een portefeuille van een woordvoerder en wethouder) en daarin de verdieping kunnen zoeken. We maken daarbij al een slag van regiegriffie naar adviesgriffie waarbij het zwaartepunt komt te liggen op strategische advisering en een verschuiving van reactief handelen naar proactief handelen.

Een gemiddelde G8 griffie voorziet aanvullend in de volgende taken:

- De belangrijkste taak van de commissiegriffier is ervoor te zorgen dat de Raad goed geïnformeerd en geadviseerd de politieke besluitvorming binnen de portefeuille vorm kan geven. Dit uit zich in de bewaking van afspraken over kwaliteit en tijdigheid van stukken en de correcte en tijdige afdoening van moties en toezeggingen.
- De commissiegriffier verdiept zich in landelijke ontwikkelingen en trends en zet deze om in voorstellen en projecten en zorgt dat de processen optimaal verlopen.
- Hierin werkt de commissiegriffier nauw samen met de bestuursadviseurs van het college, de bestuurlijk contactpersonen in organisatieonderdelen, de IRM-ers en de beleidsadviseurs, om in het voortraject van de besluitvorming een impuls te geven aan de kwaliteit en leesbaarheid van de stukken.
- De commissiegriffier geeft vervolgens een behandeladvies aan de commissie en maakt de vertaling van het voorstel of de ontwikkeling naar het niveau van de gehele Raad. Wat is er eerder over afgesproken, welke toezeggingen zijn er gedaan, zijn de bijbehorende moties al uitgevoerd, etc.
- Daarnaast staat de commissiegriffier raadsleden bij in het proces van initiatiefvoorstellen en bij een goede agendering van voorstellen en brieven (in lijn met een regelmatig geuite wens van de Raad).
- De commissiegriffier adviseert over de orde en het proces van de vergadering, volgorde van stukken, fatale beslisdatum, correctheid van vragen bij het Vragenuur, etc.
- Meer ruimte voor projecten die extra aandacht vragen zoals kennis over de Raad in de organisatie en in de stad, juridische kwaliteitszorg (bijvoorbeeld bij geheimhouding), afdoening WOB en andere informatieverzoeken van inwoners m.b.t. de portefeuille, digitalisering, open data, etc.
- De klantrol van de Raad richting de organisatie vraagt daarnaast extra capaciteit op het functioneel sturing geven aan functiehouders en de kwaliteit van producten/diensten buiten de directe hiërarchische invloedssfeer van de griffier. De Raad is op veel onderdelen buiten de basisdienstverlening van Interne Bedrijven gevallen en borging van de dienstverlening vraagt beduidend meer adviescapaciteit dan in 2002 bij de secretarie.
- Naast de bovenstaande punten waarborgen dat onze bedrijfsvoering voldoet aan nieuwe eisen en regelgeving (o.a. informatiebeheer, zaaksysteem, digitale archivering etc.). Met de organisatievernieuwing is een groter aantal overheadtaken bij de griffie terecht gekomen, die nu ten koste gaat van de adviescapaciteit.

Onderbouwing Rekenkamer op G8 niveau (extra 120.000 euro)

Met een extra budget wordt de rekenkamer in de gelegenheid gesteld om:

- Vaker producten/rapporten te publiceren om de Raad te ondersteunen.
- Meer flexibiliteit in de onderzoekscapaciteit in te bouwen zodat we beter in staat te zijn om actuele onderwerpen op te pakken (zoals verzoeken uit de Raad).
- Een gevarieerder type producten te ontwikkelen toegesneden op de veranderende wensen van de Raad, bijvoorbeeld het ontsluiten van benchmark-gegevens, ondersteunende informatie bij begroting/ jaarverslag, dossier/ besluitenhistorie op een langlopend project.
- Meer spreiding aan te brengen in onderzoeksonderwerpen/beleidsterreinen (spreiding aandacht over fysiek – economisch - sociaal domein). Het werkterrein van de gemeente, de Raad én de rekenkamer is namelijk groter en complexer geworden o.a. door de decentralisaties.
- Vaker externe expertise in te zetten bij complexe onderwerpen, hetzij door deze kennis te betrekken van buiten, hetzij door deskundigheid in de vorm van tijdelijke toevoeging aan de staf van de rekenkamer mogelijk te maken.
- Vaker actuele, nieuwe gegevens te verzamelen bij doelgroepen van het gemeentelijkbeleid (burgers, ondernemers). Denk aan enquêtes, interviews, toepassen van innovatieve methoden e.d.
- Desgewenst een kortlopend onderzoek (geheel of gedeeltelijk) te laten uitvoeren door een gespecialiseerd extern bureau onder verantwoordelijkheid van de rekenkamer.
- Naast de bovenstaande punten waarborgen dat onze bedrijfsvoering voldoet aan nieuwe eisen en regelgeving (o.a. informatiebeheer, zaaksysteem, digitale archivering etc.). Met de organisatievernieuwing is een groter aantal overheadtaken bij de rekenkamer terecht gekomen, die nu ten koste gaat van de onderzoekscapaciteit.

Onderbouwing extra budget Fractieondersteuning (extra 260.000 euro)

De behoefte aan fractieondersteuning verschilt sterk per fractie. Uit de gesprekken en enquête blijkt op het gebied van aanvullende taken het volgende:

- Er wordt steeds meer tijd gevraagd voor werkzaamheden op het gebied van communicatie. Die tijdsbesteding gaat nu uit de bestaande capaciteit die voornamelijk bedoeld was voor politieke advisering en secretariaatswerkzaamheden. De wens ligt er om die capaciteit uit te breiden.
- Daarnaast is behoefte aan meer ruimte voor professionalisering van het raadswerk en het vergroten van kennis en kunde van raadsleden.

Een meerderheid van het presidium heeft tijdens de vergadering van 28 november 2016 ingestemd met de volgende verdeling van het reeds eerder door de raad beschikbaar gestelde aanvullende budget van 500.000 euro:

Griffie: € 320.000
Rekenkamer: € 50.000
Fractieondersteuning: € 130.000, waarvan € 6.500 per fractie en € 1.445 per raadslid. Deze bedragen zijn aangepast in bijgevoegde ‘verordening fractiebijdragen’

De fracties van SP en CDA hebben laten aantekenen niet in te stemmen met de impuls voor de griffie. De fracties van SP en VVD hebben laten aantekenen niet te stemmen met de impuls voor fractieondersteuning.

Gemeente Utrecht

Beslispunt

1 De Toekomstvisie op de raad en raadsondersteuning vast te stellen.

Argumenten

1.1 De raad heeft het afgelopen jaar via een intensief traject invulling gegeven aan de maatschappelijke discussie over de (lokale) democratie en wat dit betekent voor de Gemeenteraad van Utrecht. Daaruit is deze visie gekomen.

1.2 Het vaststellen van de toekomstvisie leidt tot helderheid over doelen en prioriteiten en geeft richting aan de raad en de raadsondersteuning voor het restant van deze raadsperiode.

Beslispunt

2 In te stemmen met het toekennen van 320.000 euro van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro voor een impuls aan de griffie.

Argumenten

2.1 Het takenpakket van de griffie is de afgelopen jaren sterk gewijzigd en uitgebreid. De focus op digitalisering, open data en digitale informatiestromen betekent veel voor de ondersteuning en advisering bij de griffie. Daarnaast heeft de Utrechtse raad ambitie op het gebied van contact met de stad en zijn de raadsinformatiebijeenkomsten uitgebreid van 1dagdeek per maand naar 9 dagdelen per maand. Ook bijeenkomsten op locatie en de gewenste bijstand bij agendering en initiatieven vraagt om een impuls in de capaciteit bij de griffie.

2.2 Door de vergroting van het takenpakket van de gemeente en de complexiteit van politiek-bestuurlijke processen wordt de druk op adviseurs van zowel raad als college om de processen in goede banen te leiden steeds groter. De samenwerking tussen de bestuursadviseurs van het college en de commissiegriffiers/adviseurs van de raad is het afgelopen jaar geïntensiveerd. Er zijn 8 bestuursadviseurs bij het college en 2 commissiegriffiers/adviseurs bij de raad waardoor de portefeuille van de commissiegriffiers te groot is om een goede sparring partner voor de ambtelijke organisatie (bestuursadviseurs, bestuurlijk contactpersonen en beleidsadviseurs) te zijn. Met het toevoegen van 3 extra commissiegriffiers wordt de omvang van de portefeuille van de adviseurs bij de raad meer in lijn gebracht met die bij het college. Dit komt de noodzakelijke samenwerking ten goede.

2.3 De raad heeft een benchmark uitgevoerd om de hoogte van de impuls te objectiveren en te bezien of deze impuls in de griffie ook bij andere gemeenten aan de orde is. In een benchmark met de G4 gemeenten bleek een adviescapaciteit van 10,6 fte gemiddeld. Vervolgens is op verzoek van het presidium een benchmark met de G8 gemeenten gedaan. Daaruit bleek een adviescapaciteit van 6,8 fte gemiddeld. De Utrechtse griffie gaat met de voorgestelde impuls van 2 naar 5 fte en blijft dus achter bij beide gemiddelden. Dit past echter in de wens van de raad sober en doelmatig met de ondersteuning om te gaan.

Gemeente Utrecht

Kanttekeningen

2.1 De huidige impuls blijft nog steeds beperkt gelet op de verzwaring van het takenpakket. Dit blijkt ook uit de benchmark met zowel andere griffies als de ondersteuning op dit gebied bij het college.

Beslispunt

3 In te stemmen met het toekennen van 50.000 euro van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro voor een impuls aan de rekenkamer.

Argumenten

3.1 Het takenpakket van de gemeente is verzwaard ten gevolge van de decentralisaties. Dit maakt dat extra capaciteit nodig is om naast onderzoeken op deze nieuwe sociale beleidsterreinen ook voldoende onderzoeksmogelijkheden te behouden voor andere beleidsterreinen (waaronder het domein stad en ruimte). Dit staat op dit moment onder druk zo blijkt ook uit het onderzoeksprogramma van de rekenkamer in de afgelopen twee jaar. Een impuls is daarom nodig.

3.2 De staf van de rekenkamer heeft veel onderzoeksexpertise in huis. In sommige gevallen is echter specialistische kennis nodig. Het budget voor de inhuur van specifieke kennis die voor een bepaald onderzoek noodzakelijk is, is te beperkt met 6.000 euro. Uit de benchmark met de G4 gemeenten blijkt hiervoor gemiddeld 64.000 euro beschikbaar. Bij de G8 gemeenten ligt dit op 50.000 euro. Met dit voorstel wordt bij die norm aangesloten.

Kanttekeningen

3.1 Ook deze impuls blijft achter bij hetgeen in andere grote steden aan de rekenkamer wordt uitgegeven. In de G4 is dit gemiddeld 1,2 miljoen euro en in de G8 gemeenten gemiddeld 521.000 euro. De huidige impuls blijft dus binnen de doelstelling sober en doelmatig want de Utrechtse rekenkamer blijft ook met deze impuls, naar totaal 431.000 euro, onder het gemiddelde van de G8.

Beslispunt

4 In te stemmen met het toekennen van 130.000 euro van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro voor een impuls aan de fractieondersteuning waarvan € 6.500 per fractie en € 1.445 per raadslid per jaar.

Argumenten

4.1 De taakverzwaring bij de gemeenten op het sociale domein heeft ook een verzwaring bij de fractieondersteuning betekend. De veelheid aan beleidsterreinen waarop zij moeten ondersteunen en de kennis die nodig is om dit goed te doen is toegenomen. Hetzelfde geldt voor de kennis bij raadsleden zelf. Investeren in professionalisering van raadsleden is noodzakelijk, dat wordt ook van anderen op hun vakgebied verwacht, en wordt door fracties ook gedaan. Door nieuwe inhoud en nieuwe vaardigheden op digitaal gebied is er meer budget nodig om deze professionalisering goed vorm te geven.

4.2 Ook de digitalisering heeft veel betekend voor de fractieondersteuning. Uit de ronde tafel gesprekken met raadsleden is gebleken dat fractiemedewerkers die zich in het verleden bezig hielden met post en mail nu veel extra werk hebben gekregen doordat de fractie ook geacht wordt op social media zichtbaar te zijn en met de inwoners te communiceren.

4.3 Ook op dit gebied van de ondersteuning heeft het presidium een benchmark gedaan om te bezien of een extra impuls wordt gedaan in andere steden en om te zorgen dat ook met de impuls de fractiebijdrage laag blijft in vergelijking tot de andere grote steden. Met de voorgestelde impuls komt de fractiebijdrage op 741.000 euro. De overige G4 gemeenten besteden hier jaarlijks alle drie meer dan 1,6 miljoen euro aan. Het gemiddelde bij de G8 gemeenten is 764.000 euro. Ook hier blijft Utrecht met de huidige impuls onder.

Kanttekeningen

4.1 Ook in dit geval blijft de impuls beperkt gelet op hetgeen gemiddeld in grote steden wordt uitgegeven aan fractieondersteuning en gelet op de verzwaring in het takenpakket zoals hierboven beschreven. Vanuit het oogpunt van sober en doelmatig heeft het presidium gemeend 500.000 euro voor de totale raadsondersteuning beschikbaar te stellen voor achterstallig onderhoud. De impuls zal wel nieuwe mogelijkheden bieden in ondersteuning en professionalisering van fracties en raadsleden.

Beslispunt

5 Artikel 2 lid 2 en 3 van de verordening op de financiële bijdragen aan fracties van 7 juli 2016 aan te passen.

Argumenten

5.1 Dit beslispunt vloeit logischerwijs voort uit de nieuwe bedragen zoals voorgesteld onder beslispunt 4.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Raadsorganen Ulsamer, L. (Linda)
Kenmerk	16.000000
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 113

Toekomstvisie Raadsorganen

Besluit

1 De toekomstvisie op de raad en raadsondersteuning vast te stellen.
2 In te stemmen met het toekennen van 320.000 euro, van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro, voor een impuls aan de griffie.
3 In te stemmen met het toekennen van 50.000 euro, van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro, voor een impuls aan de rekenkamer.
4 In te stemmen met het toekennen van 130.000 euro, van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro, voor een impuls aan de fractieondersteuning waarvan € 6.500 per fractie en € 1.445 per raadslid.
5 Artikel 2 lid 2 en 3 van de verordening op de financiële bijdragen aan fracties van 7 juli 2016 aan te passen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Verordening tot wijziging van de verordening op de financiële bijdrage aan fracties gemeente Utrecht

(raadsbesluit van <datum>)

De raad van de gemeente Utrecht;
gelezen het voorstel van het Presidium <datum> met kenmerk <kenmerknummer>

besluit vast te stellen de verordening tot wijziging van de Verordening op de financiële bijdrage aan fracties gemeente Utrecht

Artikel I

De verordening op de financiële bijdrage aan fracties wordt als volgt gewijzigd.

Artikel 2 lid 2 komt te luiden:

De vaste component bedraagt EUR 53.638,00 per fractie per jaar.

Artikel 2 lid 3 komt te luiden:

De variabele component bedraagt EUR 7.440,00 voor elk lid van de fractie per jaar.

Artikel II Inwerkingtreding

Deze verordening treedt op datum in werking.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>

De griffier,

mr. M. van Hall CMC

De burgemeester,

mr. J.H.C. van Zanen

Toelichting op de artikelen

De taakverzwaring bij de gemeenten op het sociale domein heeft ook een verzwaring bij de fractieondersteuning betekend. De veelheid aan beleidsterreinen waarop zij moeten ondersteunen en de kennis die nodig is om dit goed te doen is toegenomen. Hetzelfde geldt voor de kennis bij raadsleden zelf. Investeren in professionalisering van raadsleden is noodzakelijk, dat wordt ook van anderen op hun vakgebied verwacht, en wordt door fracties ook gedaan. Door nieuwe inhoud en nieuwe vaardigheden op digitaal gebied is er meer budget nodig om deze professionalisering goed vorm te geven. Derhalve wordt zowel het bedrag van de fracties als van elk lid van de fractie verhoogt.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Raadsorganen Ulsamer, L. (Linda)
Kenmerk	16.000000
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 113

Toekomstvisie Raadsorganen

Besluit

1 De toekomstvisie op de raad en raadsondersteuning vast te stellen.
2 In te stemmen met het toekennen van 320.000 euro, van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro, voor een impuls aan de griffie.
3 In te stemmen met het toekennen van 50.000 euro, van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro, voor een impuls aan de rekenkamer.
4 In te stemmen met het toekennen van 130.000 euro, van het eerder door de raad beschikbaar gestelde budget van 500.000 euro, voor een impuls aan de fractieondersteuning waarvan € 6.500 per fractie en € 1.445 per raadslid.
5 Artikel 2 lid 2 en 3 van de verordening op de financiële bijdragen aan fracties van 7 juli 2016 aan te passen.
6 de eerstvolgende jaarlijkse indexatie conform artikel 2, lid 4 van de verordening pas op 1 januari 2018 plaats te laten vinden.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier
mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad
mr. J.H.C. van Zanen

Verordening tot wijziging van de verordening op de financiële bijdrage aan fracties gemeente Utrecht

(raadsbesluit van 22 december 2016)

De raad van de gemeente Utrecht;
gelezen het voorstel van het Presidium

besluit vast te stellen de verordening tot wijziging van de Verordening op de financiële bijdrage aan fracties gemeente Utrecht

Artikel I

De verordening op de financiële bijdrage aan fracties wordt als volgt gewijzigd.

Artikel 2 lid 2 komt te luiden:

De vaste component bedraagt EUR 47.138,00 per fractie per jaar.

Artikel 2 lid 3 komt te luiden:

De variabele component bedraagt EUR 5.995,00 voor elk lid van de fractie per jaar.

Artikel II Inwerkingtreding

Deze verordening treedt op 1 januari 2017 in werking.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 22 december 2016

De griffier,

mr. M. van Hall

De voorzitter van de gemeenteraad,

mr. J.H.C. van Zanen

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Roelofs, Y.B.M. (Yvonne)
Kenmerk	16.506919
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 118
Geheim	Nee

Legesverordening 2017

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Een verhoogd legestarief van EUR 547,50 in te stellen voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een ontheffing voor het uitvoeren van bedrijfsmatige bouw- of sloopwerkzaamheden buiten reguliere werktijden.

2 De leges voor een aanvraag exploitatievergunning seksinrichting of escortbedrijf en van de leges voor een aanvraag wijziging beheerder stapsgewijs te verhogen naar maximale kostendekkendheid in 2020.

3 De leges voor een aanvraag tot 'registratie als raamprostituee' stapsgewijs te verhogen naar 50% kostendekkendheid in 2020.

4 De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een splitsingsvergunning te verlagen naar EUR 1.360,-.

5 Het tarief voor het op aanvraag doen van nasporing in, eventueel gevolgd door het op aanvraag verstrekken van inlichten uit, de niet naar de gemeentelijke archiefbewaarplaats overgebrachte archiefbescheiden voor elk daaraan te besteden half arbeidsuur vast te stellen op EUR 37,00 en het maximumtarief te laten vervallen

6 Het tarief weigering bestemmingsplanhierziening te verhogen naar EUR 1.200,00

7 De tarieven in de categorie kansspelen te verlagen tot maximaal kostendekkend niveau

8 Een tarief in te voeren voor het raadplegen van bodemarchieven

9 De legesverordening 2017 vast te stellen

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Toezeggingen wethouder:

-De wethouder komt bij de evaluatie van het evenementenbeleid terug op de hoogte van de tarieven.

-De wethouder komt in overleg met de burgemeester terug op de in rekening gebrachte kosten voor leges voor prostitutievergunningen.

Terug in de raad:

De PvdA neemt het stuk mee terug in de fractie voor overleg (o.a. vanwege de leges voor splitsings- en prostitutievergunningen) en laat de griffie tijdig weten of de status van het stuk nog aangepast wordt.

Gemeente Utrecht

Status: B

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_6760
Bijlage: Legesverordening 2017
Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 118

Eerdere besluitvorming

Uitvoering

Gemeente Utrecht

Context

Jaarlijks wordt de legesverordening geactualiseerd. Het gaat om het aanpassen van de tarieven met loon- en prijsbijstelling en aanpassing van artikelen.

Gebruikelijk is om de legesverordening gelijk met de programmabegroting aan te bieden. In de aanbiedingsstukken aan de raad bij de programmabegroting is melding gemaakt dat deze legesverordening nog ontbreekt en zo snel mogelijk volgt. De reden voor vertraging is dat er heel veel onderdelen zijn verwerkt in de legesverordening en voor een beperkt aantal de relevante informatie niet tijdig beschikbaar was.
De latere behandeling in de gemeenteraad is verantwoord omdat het geheel binnen het vastgestelde inhoudelijke en budgettaire kader plaats vindt. De legesverordening dient uiterlijk 31 december 2016 te worden vastgesteld.

In het separate voorstel voor de verordening leges omgevingsvergunning wordt de verlaging leges voor duurzame investeringen voorgelegd.

Beslispunt

1 Een verhoogd legestarief van EUR 547,50 in te stellen voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een ontheffing voor het uitvoeren van bedrijfsmatige bouw- of sloopwerkzaamheden buiten reguliere werktijden.

Argumenten

1.1 Met de aanpassing van het legestarief wordt in lijn met de Nota Lokale Heffingen en de Nota Bouwhinder uitvoering gegeven aan het streven naar maximale kostendekkendheid
Voor de behandeling van een aanvraag voor een ontheffing op basis van artikel 8:3 Bouwbesluit wordt nu een legesbedrag van EUR 138,00 in rekening gebracht, zijnde het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor zover daarvoor in de legestabel niet elders een tarief is opgenomen. Gelet op het aantal aanvragen voor deze ontheffing, de toegenomen complexiteit van de aanvragen en de daartoe benodigde werkzaamheden is het noodzakelijk een apart en kostendekkend tarief van EUR 547,50 op te nemen in de legesverordening.

Beslispunt

2 De leges voor een aanvraag exploitatievergunning seksinrichting of escortbedrijf en van de leges voor een aanvraag wijziging beheerder stapsgewijs te verhogen naar maximale kostendekkendheid in 2020.

Argumenten

2.1 Hiermee wordt uitvoering gegeven aan motie 2016/124 ‘nieuwe kans voor kostendekkende leges’
De leges voor de genoemde producten worden, conform motie 2016/124 en in lijn met de Nota Lokale Heffingen, in vier jaar tijd in evenredige stappen verhoogd naar kostendekkend niveau.

Beslispunt

3 De leges voor een aanvraag tot ‘registratie als raamprostituee’ stapsgewijs te verhogen naar 50% kostendekkendheid in 2020.

Gemeente Utrecht

Argumenten

3.1 Hiermee wordt uitvoering gegeven aan eerdere besluitvorming, waarin is bepaald het principe van 50% kostendekkendheid voor dit product te handhaven, daartoe het huidige legestarief stapsgewijs te verhogen en de kosten die niet worden gedekt uit de leges vanaf 2017 te dekken uit de huuropbrengst van het Nieuwe Zandpad.
Het vernieuwde en aangescherpte registratieproces leidt tot hogere kosten en daarmee tot hogere leges. Om te voorkomen dat de hoogte van de leges een drempel gaan vormen voor sekswerkers om de registratie aan te vragen, wordt het legestarief stapsgewijs verhoogd, uitgaande van het huidige legestarief. Zo kunnen sekswerkers geleidelijk wennen aan het nieuwe tarief. Vanaf 2017 wordt het huidige legestarief (EUR 65,-) in vier jaar tijd in evenredige stappen verhoogd naar 50% kostendekkendheid (EUR 392,50). Het verschil als gevolg van de stapsgewijze verhoging van het legestarief (in de jaren 2017 t/m 2019) en de resterende 50% van de kosten (vanaf 2020) worden gedekt uit de huuropbrengst van het Nieuwe Zandpad.
De regeling ligt op dit moment bij de Autoriteit Persoonsgegevens en treedt pas in werking na goedkeuring door de Autoriteit.

Beslispunt

4 De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een splitsingsvergunning te verlagen naar EUR 1.360,-.

Argumenten

4.1 De aanpassing van het legestarief is noodzakelijk om te voldoen aan het uitgangspunt van maximale kostendekkendheid.
Op 26 november 2015 heeft de gemeenteraad nieuw beleid vastgesteld voor woningsplitsing. Als gevolg van het nieuwe beleid zijn de werkzaamheden voor toetsing van de aanvraag afgenomen. Om te voldoen aan het uitgangspunt van maximale kostendekkendheid, bij dit vergunningstelsel ingegeven op basis van de Europese Dienstenrichtlijn, dient het huidige tarief van EUR 1.600,- te worden verlaagd naar EUR 1.360,-.

Beslispunt

5 Het tarief voor het op aanvraag doen van nasporing in, eventueel gevolgd door het op aanvraag verstrekken van inlichten uit, de niet naar de gemeentelijke archiefbewaarplaats overgebrachte archiefbescheiden voor elk daaraan te besteden half arbeidsuur vast te stellen op EUR 37,00 en het maximumtarief te laten vervallen

Argumenten

5.1 Hiermee wordt maximale kostendekkendheid bereikt
Het huidige tarief voor nasporingen is de afgelopen jaren niet herijkt, behoudens een jaarlijkse trendmatige verhoging. Het huidige tarief van EUR 15,95 is niet kostendekkend. Conform het uitgangspunt om leges maximaal kostendekkend vast te stellen waar mogelijk, wordt voorgesteld het tarief zodanig vast te stellen dat maximale kostendekkendheid wordt bereikt. Deze tariefsverhoging past binnen de wettelijke kaders. Het tarief is tot stand gekomen op grond van een inschatting van de tijdsbesteding bij een gemiddelde aanvraag en de gemeentebreed vastgestelde uurtarieven.

5.2 Hiermee wordt aangesloten bij wat ook in andere gemeenten gebruikelijk is
Ook andere grote gemeenten hebben een tarief dat aansluit bij de werkelijke kosten. Zo hanteert Amsterdam een standaardtarief van 66 euro en Rotterdam een tarief van EUR

39,20.

5.3 De dienstverlening wordt verricht ten behoeve van commerciële partijen
De aanvragers van deze dienstverlening zijn notariskantoren. Het is redelijk en billijk om deze partijen de werkelijke kosten van de door hun gevraagde dienstverlening in rekening te brengen.

5.4 Hiermee wordt bereikt dat voor elke aanvraag de daadwerkelijke kosten in rekening worden gebracht
Het huidige maximumtarief kent een maximum van EUR 556,15. In de praktijk komt dit tarief nooit voor. Mocht een aanvraag toch het aantal uren overschrijden is het redelijk dat de werkelijke tijdsbesteding in rekening wordt gebracht. Het maximumtarief kan om deze redenen vervallen.

Beslispunt

6 Het tarief weigering bestemmingsplanhierziening te verhogen naar EUR 1.200,00

Argumenten

6.1 Dit is nodig in verband met de gewenste maximale kostendekkendheid van 100%.
Verhoging van het tarief met meer dan loon- en prijsbijstelling is noodzakelijk in verband met de kostendekkendheid.

Beslispunt

7 De tarieven in de categorie kansspelen te verlagen tot maximaal kostendekkend niveau

Argumenten

7.1 Hiermee wordt uitvoering gegeven aan motie 2016/228
In uw vergadering van 10 november 2016 is de motie 2016/228 aangenomen. In lijn met deze motie zijn de tarieven van de leges kansspelen voor 2017 verlaagd.

Beslispunt

8 Een tarief in te voeren voor het raadplegen van bodemarchieven

Argumenten

8.1 Het betreft dienstverlening waarvan de kosten via legesheffing kunnen worden verhaald.
Het aantal verzoeken met betrekking tot informatie uit het papieren bodemarchief is sterk gestegen. De kosten van informatieverstrekkingen die verband houden met een archiefwerk bedragen € 50.000 . De verwachting is dat deze kosten gedekt kunnen worden uit de leges. Ook bij andere gemeenten is het gebruikelijk om deze kosten in rekening te brengen bij derden. De opdrachtgevers aan wie wordt doorbelast zijn met name commerciële partijen, zoals makelaars.

Beslispunt

9 De legesverordening 2017 vast te stellen

Argumenten

9.1 De tarieven zijn aangepast aan de loon- en prijsbijstelling. Op deze manier wordt bij gelijkblijvende omstandigheden de kostendekkendheid gehandhaafd.

9.2 Er zijn nog kleinere aanpassingen doorgevoerd.
In hoofdstuk IV Programma beheer openbare ruimte is artikel 4 'Aansluitverordening Riolering' komen te vervallen. Deze verordening en de op deze verordening gebaseerde vergunningverlening is ingetrokken bij raadsbesluit van 27 oktober 2016.

In hoofdstuk V Openbare orde en wijkveiligheid is artikel 12, ontheffing sluitingstijden bijzonder gebeurtenissen komen te vervallen. In de Horecaverordening Utrecht, door de raad vastgesteld op 21 mei 2015, is de mogelijkheid van de in dit legesartikel bedoelde ontheffing komen te vervallen.

In hoofdstuk VI Wonen en monumenten is artikel 8 (schriftelijke informatie uit bestemmingsplan) komen te vervallen. Deze dienstverlening is komen te vervallen omdat bestemmingsplannen digitaal door de burger kunnen worden ingezien.

De leges voor het uitvoeren van een BIBOB-onderzoek, zoals opgenomen in de legesverordening onder V.1.1 en V.2.1, is komen te vervallen. Het hof heeft geoordeeld dat gemeenten geen leges voor een BIBOB-onderzoek mogen heffen.

Er zijn diverse redactionele wijzigingen aanbracht. Het betreft hier onder andere juiste bronverwijzingen.

In hoofdstuk VI Wonen en monumenten is artikel 11, de verklaring beheersverordening komen te vervallen. Dit product wordt niet gebruikt.

Kanttekeningen

9.1 Het vervallen van leges voor BIBOB-onderzoek leidt tot inkomstenderving.
Het hof heeft geoordeeld dat gemeenten geen leges voor een BIBOB-onderzoek mogen heffen. Leges mogen alleen worden geheven voor 'diensten die de gemeente verstrekt'. Volgens het hof is een BIBOB-onderzoek geen dienst. Sinds de uitspraak van het Gerechtshof Den Bosch heeft de gemeente Utrecht geen leges voor het uitvoeren van een BIBOB-onderzoek meer in rekening gebracht. In de praktijk wordt dus reeds in overeenstemming met het oordeel van het hof gehandeld. Daarbij komt dat de inkomsten uit de leges voor BIBOB-onderzoeken beperkt waren. De jaarlijkse inkomsten waren geraamd op EUR 5.000. Op basis van de legesverordening mochten leges namelijk alleen in rekening worden gebracht in het geval dat de uitkomst van het BIBOB-onderzoek niet leidde tot een weigering van de aangevraagde vergunning.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Roelofs, Y.B.M. (Yvonne)
Kenmerk	16.506919
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 118

Legesverordening 2017

besluit

1 Een verhoogd legestarief van EUR 547,50 in te stellen voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een ontheffing voor het uitvoeren van bedrijfsmatige bouw- of sloopwerkzaamheden buiten reguliere werktijden.

2 De leges voor een aanvraag exploitatievergunning seksinrichting of escortbedrijf en van de leges voor een aanvraag wijziging beheerder stapsgewijs te verhogen naar maximale kostendekkendheid in 2020.

3 De leges voor een aanvraag tot ‘registratie als raamprostituee’ stapsgewijs te verhogen naar 50% kostendekkendheid in 2020.

4 De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een splitsingsvergunning te verlagen naar EUR 1.360,-.

5 Het tarief voor het op aanvraag doen van nasporing in, eventueel gevolgd door het op aanvraag verstrekken van inlichten uit, de niet naar de gemeentelijke archiefbewaarplaats overgebrachte archiefbescheiden voor elk daaraan te besteden half arbeidsuur vast te stellen op EUR 37,00 en het maximumtarief te laten vervallen

6 Het tarief weigering bestemmingsplanhierziening te verhogen naar EUR 1.200,00

7 De tarieven in de categorie kansspelen te verlagen tot maximaal kostendekkend niveau

8 Een tarief in te voeren voor het raadplegen van bodemarchieven

9 De legesverordening 2017 vast te stellen

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Ontwerp raadsbesluit gemeente Utrecht (kenmerk: 16.506919)

Verordening leges 2017

De raad van de gemeente Utrecht;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 8 november 2016

gelet op de artikelen 156, eerste en tweede lid, aanhef en onderdeel h, en 229, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Gemeentewet en de artikelen 2, tweede lid, en 7 van de Paspoortwet;

gezien het advies van de commissie Mens en Samenleving van xx 2016;

besluit vast te stellen de volgende verordening:

Verordening op de heffing en de invordering van leges 2017, alsmede de daarbij behorende tarieventabel 2017

(Verordening leges 2017)

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Deze verordening verstaat onder:

a.	dag:	de periode van 00.00 uur tot 24.00 uur, waarbij een gedeelte van een dag als een hele dag wordt aangemerkt;
b.	week:	een aaneengesloten periode van zeven dagen;
c.	maand:	het tijdvak dat loopt van n^e dag in een kalendermaand tot en met de $(n-1)^e$ dag in de volgende kalendermaand;
d.	jaar:	het tijdvak dat loopt van de n^e dag in een kalenderjaar tot en met de $(n-1)^e$ dag in het volgende kalenderjaar;
e.	kalenderjaar:	de periode van 1 januari tot en met 31 december.

Artikel 2 Belastbaar feit

Onder de naam 'leges' worden rechten geheven voor:

a. het genot van door of vanwege het gemeentebestuur verstrekte diensten en
b. het verrichten van handelingen ten behoeve van een aanvraag van een Nederlandse identiteitskaart of een reisdocument; een en ander zoals genoemd in deze verordening en de daarbij behorende tarieventabel.

Artikel 3 Belastingplicht

Belastingplichtig is de aanvrager van de dienst, de Nederlandse identiteitskaart of het reisdocument, dan wel degene ten behoeve van wie de dienst is verleend of de handelingen zijn verricht.

Artikel 4 Vrijstellingen

Leges worden niet geheven voor diensten welke reeds uit andere hoofde tot enige betaling aan het gemeentebestuur aanleiding geven.

Artikel 5 Tarieven

1. De leges worden geheven naar de tarieven, opgenomen in de bij deze verordening behorende tarieventabel.
2. Voor de berekening van de leges wordt een gedeelte van een in de tabel genoemde eenheid als een volle eenheid aangemerkt

Artikel 6 Wijze van heffing

De leges worden geheven bij wege van een mondelinge dan wel een gedagtekende schriftelijke kennisgeving waaronder mede wordt begrepen een stempelafdruk, zegel, (elektronische) nota of andere schriftuur. Het gevorderde bedrag wordt mondeling, dan wel door toezending of uitreiking van de schriftelijke kennisgeving aan de belastingschuldige bekendgemaakt. Onder toezending van de schriftelijke kennisgeving wordt mede verstaan verzending langs elektronische weg.

Artikel 7 Termijnen van betaling

1. De leges moeten worden betaald ingeval de kennisgeving als bedoeld in artikel 6:
   a. mondeling wordt gedaan op het moment van het doen van de kennisgeving;
   b. schriftelijk wordt gedaan op het moment van uitreiking van de kennisgeving dan wel in geval van toezending daarvan
      1. per post, binnen veertien dagen na dagtekening van de kennisgeving;

2. langs elektronische weg, onverwijld.

2. De Algemene termijnenwet is niet van toepassing op de in het eerste lid gestelde termijnen.

Artikel 8 Kwijtschelding

Bij de invordering van leges wordt geen kwijtschelding verleend.

Artikel 9 Teruggaaf

Gehele of gedeeltelijke teruggave van leges ter zake van een in de tarieventabel omschreven dienst wordt verleend op een aanvraag als bedoeld in artikel 242 van de Gemeentewet (Stb. 1994, 762) en overeenkomstig een met betrekking tot die dienst in de bij deze verordening behorende tarieventabel opgenomen bepaling.

Artikel 10 Overdracht van bevoegdheden

Het college is bevoegd tot het wijzigen van deze verordening, indien de wijzigingen een gevolg zijn van nieuwe of gewijzigde rijksregelgeving die in werking treedt binnen drie maanden na de officiële bekendmaking van de inwerkingtreding ervan in het Staatsblad of de Staatscourant en het de volgende hoofdstukken of onderdelen van titel 1 van de tarieventabel betreft:

1. onderdeel 2.20 tot en met 2.23 (reisdocumenten);
2. onderdeel 2.26 (rijbewijzen);
3. onderdeel 2.14.1 (papieren verstrekking uit gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens);
4. onderdeel 1.2.1 (verstrekkingen op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens);
5. onderdeel 2.17.1 (verklaring omtrent het gedrag);
6. onderdeel 5.1-5.4 (kansspelen);

een en ander voor zover met deze wijzigingen niet reeds bij het vaststellen of latere wijziging van deze verordening bij raadsbesluit rekening is gehouden.

Artikel 11 Nadere regels door het college van burgemeester en wethouders

Het college van burgemeester en wethouders kan nadere regels geven met betrekking tot de heffing en de invordering van de leges.

Artikel 12 Inwerkingtreding en citeertitel

1. De Legesverordening 2016 van 12 november 2015 (Gemeenteblad 2015, nr. 10), de tweede wijziging legesverordening 2016 van 15 december 2015 en de eerste wijziging legesverordening 2016 van 26 november 2015 Gemeenteblad 2015 nr.24), worden ingetrokken met ingang van de in het vierde lid genoemde datum van ingang van heffing, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de belastbare feiten die zich voor die datum hebben voorgedaan en op belastbare feiten waarop de Wet ruimtelijke ordening of de Woningwet zoals deze luidden voor inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht nog moeten worden toegepast.
2. Deze verordening treedt in werking met ingang van de eerste dag na die van de bekendmaking.
3. In afwijking in zoverre van het in het voorgaande leden bepaalde, blijft, indien de datum van inwerkingtreding van deze verordening ligt na de in het vierde lid genoemde datum van ingang van de heffing, de ingetrokken verordening gelden voor de in de tussenliggende periode plaatsvindende belastbare feiten voor zover ter zake daarvan de heffing van de leges in die periode plaatsvindt.
4. De datum van ingang van heffing is 1 januari 2017.
5. Deze verordening kan worden aangehaald als: Legesverordening 2017.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op xxx december 2016

De griffier,
Drs. M. van Hall

De burgemeester,
Mr. J.H.C. van Zanen

Tarieventabel behorend bij de Verordening op de heffing en invordering van leges 2017, zoals vastgesteld bij raadsbesluit van 8 december 2016

De griffier
Drs. M. van Hall

I Algemeen (niet programma gebonden)

1. Nasporing en verstrekkingen uit gemeentelijke archiefbescheiden

1.1	Het tarief ter zake van het op aanvraag doen van nasporing in, eventueel gevolgd door het op aanvraag vertrekken van inlichtingen uit, de niet naar de gemeentelijke archiefbewaarplaats overgebrachte archiefbescheiden: voor elk daaraan te besteden half arbeidsuur	EUR	37,00

2. Verstrekkingen Wet bescherming persoonsgegevens

2.1	Het tarief bedraagt ter zake van het op aanvraag verstrekken van een overzicht betreffende de verwerking van persoonsgegevens als bedoeld in de artikelen 35 en 39, eerste lid, van de Wet bescherming persoonsgegevens	EUR	5,30

3. Verstrekkingen kopieën

3.1	Voor zover daarvoor niet elders in deze tabel of in een andere wettelijke regeling een tarief is opgenomen bedraagt het tarief voor het op verzoek verstrekken van kopieën per pagina	EUR	0,20
3.2	Indien het totale, op grond van artikel I.3.1. verschuldigde bedrag, niet meer dan EUR 16,00 bedraagt, zal het verschuldigde bedrag aan leges niet worden geheven.		

4. Externe advieskosten

4.1	Indien voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning of ontheffing een extern advies noodzakelijk is, wordt het navolgende geheven:		
a.	De in deze tarieventabel genoemde bedragen worden verhoogd met het bedrag van de voorafgaand aan het in behandeling nemen van de aanvraag aan de aanvrager meegedeelde externe advieskosten, blijkend uit een begroting die ter zake door of vanwege het college van burgemeester en wethouders is opgesteld.		
b.	Voor de toepassing van de tarieventabel wordt een aanvraag in behandeling genomen op de vijfde werkdag na de dag waarop de begroting van de externe advieskosten aan de aanvrager ter kennis is gebracht, tenzij de aanvraag voor deze vijfde werkdag schriftelijk is ingetrokken.		
c.	Indien de werkelijke advieskosten minder bedragen dan het aan de hand van de begroting geraamde bedrag, wordt voor het verschil teruggaaf verleend.		

5. Overige verklaringen en diensten en samenloop

5.1	Het tarief bedraagt ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag, voor zover daarvoor niet elders in deze tarieventabel of in een andere wettelijke regeling een tarief is opgenomen:		
a.	tot het verstrekken van een beschikking op aanvraag	EUR	18,74
b.	tot het verstrekken van stukken of uittreksels welke op aanvraag van de aanvrager moeten worden opgemaakt	EUR	18,74
5.2	Indien een door het gemeentebestuur verstrekte dienst kan worden gerangschikt onder meer dan één van de in deze		

tarieventabel opgenomen belastbare feiten, wordt uitsluitend leges geheven op basis van het belastbare feit op grond waarvan het hoogste bedrag aan leges in rekening gebracht kan worden.

II Programma Bewoners en bestuur

1. Huwelijk en partnerschap: Stadhuis en WijkserviceCentrum te Vleuten

1.1	Het tarief bedraagt ter zake van de voltrekking van een huwelijk, de registratie van een partnerschap of de omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk op de locaties Stadhuis en WijkserviceCentrum te Vleuten, op de hierna vermelde tijden:		
a.	van maandag tot en met vrijdag vanaf 08.00 uur tot 18.00 uur	EUR	598,00
b.	van maandag tot en met vrijdag na 18.00 uur en zaterdag en zondag	EUR	889,00
c.	op feestdagen	EUR	1.198,00

2.Huwelijk en partnerschap: vaste locaties

2.1	Het tarief bedraagt terzake van de voltrekking van een huwelijk, de registratie van een partnerschap of de omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk op vast aangewezen locaties		
a.	van maandag tot en met vrijdag vanaf 08.00 uur tot 18.00 uur	EUR	467,00
b.	van maandag tot en met vrijdag na 18.00 uur en op zaterdag, zondag en feestdagen	EUR	635,00

3.Huwelijk en partnerschap: éénmalige locatie

3.1	Het tarief bedraagt ter zake van de voltrekking van een huwelijk, de registratie van een partnerschap of de omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk voor enig éénmalig aangewezen locatie, op de hierna vermelde tijden:		
a.	van maandag tot en met vrijdag vanaf 08.00 uur tot en met 18.00 uur	EUR	616,00
b.	van maandag tot en met vrijdag na 18.00 uur en op zaterdag, zondag en feestdagen	EUR	875,00

4.Huwelijk en partnerschap: bijzonder huis

4.1	Het tarief bedraagt ter zake van de voltrekking van een huwelijk, de registratie van een partnerschap of de omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk in een bijzonder huis ingevolge artikel 64, boek 1 van het Burgerlijk Wetboek, ongeacht de dag waarop de voltrekking va een huwelijk, de registratie van een partnerschap of de omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk geschiedt, bij een voltrekking, registratie of omzetting	EUR	467,00

5.Huwelijk en partnerschap: baliehuwelijk

5.1	Het tarief voor eenvoudig trouwen bedraagt ter zake van de voltrekking van een huwelijk, de registratie van een partnerschap of de omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk, aan het Stadsplateau 1en het WijkserviceCentrum te Vleuten,	EUR	155,00

6.Huwelijk en partnerschap: trouwambtenaar voor één dag

6.1 Het tarief bedraagt ter zake van de voltrekking van een huwelijk, de registratie van een partnerschap of de omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk, niet zijnde een baliehuwelijk, een gratis huwelijk, een huwelijk in een bijzonder huis of een spoedhuwelijk, op een locatie naar keuze met de inzet van een buitengewoon ambtenaar van de burgerlijke stand voor één rechtsfeit EUR 176,00

7.Huwelijk en partnerschap: kosteloos huwelijk

7.1 Kosteloze voltrekking van een huwelijk, registratie van een partnerschap of omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk, als bedoeld in artikel 4 van de Wet rechten burgerlijke stand, vindt uitsluitend plaats in de daartoe beschikbare ruimte aan het Stadsplateau 1 op maandagen om 10.00 uur en 10.15 uur

8.Huwelijk en partnerschap: leges bij alsnog afzien van huwelijk

8.1 Indien de huwelijksvoltrekking, de registratie van een partnerschap of de omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk en omgekeerd, ongeacht de oorzaak, geen doorgang vindt en de afmelding *meer dan drie weken voorafgaand* aan de geplande datum van de huwelijksvoltrekking, de registratie van het partnerschap dan wel de omzetting van het geregistreerd partnerschap in een huwelijk aan de ambtenaar van de Burgerlijke Stand wordt medegedeeld, wordt ontheffing verleend van het bedrag dat op grond van dit hoofdstuk verschuldigd is.

8.2 Indien de huwelijksvoltrekking, de registratie van een partnerschap of de omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk, ongeacht de oorzaak, geen doorgang vindt en de afmelding *niet meer dan drie weken, maar meer dan één week* voorafgaand aan de geplande datum van de huwelijksvoltrekking, de registratie van het partnerschap dan wel de omzetting van het geregistreerd partnerschap in een huwelijk en omgekeerd aan de ambtenaar van de Burgerlijke Stand wordt medegedeeld, wordt ontheffing verleend van de helft van het bedrag dat op grond van dit hoofdstuk verschuldigd is.

8.3 Indien de huwelijksvoltrekking, de registratie van een partnerschap of de omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk en omgekeerd, ongeacht de oorzaak, geen doorgang vindt en de afmelding *gedurende de week* voorafgaand aan de geplande datum van de huwelijksvoltrekking, de registratie van het partnerschap dan wel de omzetting van het geregistreerd partnerschap in een huwelijk aan de ambtenaar van de Burgerlijke Stand wordt medegedeeld, wordt geen ontheffing verleend van het bedrag dat op grond van dit hoofdstuk verschuldigd is.

9.Huwelijk en partnerschap: afschriften, uittreksels en verklaringen

9.1 Voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een stuk als bedoeld in artikel 2 van de Wet rechten burgerlijke stand geldt het tarief zoals dat is opgenomen in het Legesbesluit akten burgerlijke stand.

10. Verstrekkingen uit de BRP : definitie verstrekking

10.1 Voor de toepassing van dit hoofdstuk, met uitzondering van artikel II.11., wordt onder één verstrekking verstaan één of meer gegevens omtrent één persoon waarvoor de basisregistratie personen moet worden geraadpleegd. Indien raadpleging van gegevens

van een persoon ertoe leidt dat geen gegevens kunnen worden verstrekt of de verstrekte gegevens niet tot het beoogde gevolg leiden, wordt het in deze paragraaf bedoelde recht eveneens geheven.

11.Verstrekkingen uit de BRP: verstrekkingen

11.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van:		
a.	gegevens aan de balie, dan wel gegevens die via de gemeentelijke website worden aangevraagd en betaald, per verstrekking	EUR	15,70
b.	gegevens welke de aanvrager per post ontvangt, per verstrekking	EUR	20,00

12.Verstrekkingen uit de BRP

12.1	Het tarief bedraagt ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van gegevens omtrent een persoon, die niet is opgenomen als ingeschrevene of ingezetene in de basisregistratie personen:		
a.	voor gegevens aan de balie verstrekt, dan wel gegevens die via de gemeentelijke website worden aangevraagd en betaald, per verstrekking	EUR	15,70
b.	voor gegevens welke de aanvrager per post ontvangt per verstrekking	EUR	20,00

13. Verstrekkingen uit de BRP: steekproef

13.1	Het tarief bedraagt ter zake van het op aanvraag verstrekken van gegevens uit de basisregistratie personen via selectie of steekproef per verstrekking; vermeerderd met de (re-)productie-, papier- en portikosten volgens vooraf verstrekte opgave:		
a.	voor 5.000 verstrekkingen of minder	EUR	760,00
b.	voor elk volgend honderdtal	EUR	15,70
13.2	Indien voor een aanvraag als bedoeld onder II.12.1. extra werkzaamheden moeten worden verricht, bijvoorbeeld omdat meer gegevens of gegevens of gegevensverzamelingen moeten worden geraadpleegd of bewerkt, dan wel omdat de aanvraag van een van de gebruikelijke wijze afwijkende presentatie behelst, wordt het op grond van de artikelen II.12.1.a. en II.12.1.b. verschuldigde bedrag aan leges verhoogd met (per aanvraag)	EUR	119,00

14. Verstrekkingen uit de BRP: persoonslijst

14.1	Het tarief ter zake van het op aanvraag verstrekken van een persoonslijst ingevolge de Wet basisregistratie personen per lijst of gedeelte van een persoonslijst bedraagt	EUR	21,45

15 .Verstrekkingen uit de BRP: wettelijk tarief

15.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van gegevens als bedoeld in artikel 17 van het besluit basisregistratie personen bedraagt per verstrekking het tarief zoals dat is opgenomen in artikel 10, lid 2 van de Regeling basisregistratie personen.

16. Verstrekkingen uit de BRP:verklaring van in leven zijn

16.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een verklaring van in leven zijn

	welke de aanvrager aan de balie aanvraagt en aldaar contant voldoet dan wel via de gemeentelijke website aanvraagt en betaalt bedraagt	EUR	15,70
16.2	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een verklaring van in leven zijn welke de aanvrager schriftelijk aanvraagt en per toegestuurde acceptgiro voldoet bedraagt	EUR	20,00

17. Verstrekkingen: verklaring omtrent het gedrag

17.1	Voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een verklaring omtrent het gedrag geldt het tarief zoals dat is opgenomen in artikel 1, sub a onder 3° van de regeling vergoeding verklaring omtrent het gedrag en gedragsverklaring aanbesteden.		

18. Verstrekkingen: legaliseren handtekening

18.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het legaliseren van een handtekening welke de aanvrager aan de balie aanvraagt en aldaar contant voldoet bedraagt	EUR	15,70
18.2	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het legaliseren van een handtekening welke de aanvrager schriftelijk aanvraagt en per toegestuurde acceptgiro voldoet bedraagt	EUR	20,00

19. Verstrekkingen uit de BRP: bewijs van Nederlanderschap

19.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een bewijs van Nederlanderschap welke de aanvrager aan de balie aanvraagt en aldaar contant voldoet bedraagt dan wel via de gemeentelijke website aanvraagt en betaalt	EUR	15,70
19.2	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een bewijs van Nederlanderschap welke de aanvrager schriftelijk aanvraagt en per toegestuurde acceptgiro voldoet bedraagt	EUR	20,00

20. Reisdocumenten: paspoort

20.1.	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een nationaal paspoort, een reisdocument voor vreemdelingen of een reisdocument voor vluchtelingen aan personen tot achttien jaar en 5 jaar geldig is bedraagt (inclusief EUR 21,20 Rijksleges	EUR	51,20
20.2	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een nationaal paspoort, een reisdocument voor vreemdelingen of een reisdocument voor vluchtelingen aan personen vanaf achttien jaar en ouder en 10 jaar geldig is bedraagt (inclusief EUR 34,44 Rijksleges)	EUR	64,40

21.Reisdocumenten: zakenpaspoort

21.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een nationaal paspoort dat een groter aantal bladzijden bevat dan een nationaal paspoort als bedoeld onder II.20.2 (een zakenpaspoort) aan personen tot achttien jaar en 5 jaar geldig is bedraagt (inclusief EUR 21,20 Rijksleges)	EUR	51,20

21.2	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een nationaal paspoort dat een groter aantal bladzijden bevat dan een nationaal paspoort als bedoeld onder II.20.2. (een zakenpaspoort) aan personen vanaf achttien jaar en ouder en 10 jaar geldig is bedraagt (inclusief EUR 34,44 Rijksleges)	EUR	64,40

22.Reisdocumenten: faciliteitenpaspoort

22.1.	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een reisdocument ten behoeve van een persoon die op grond van de Wet betreffende de positie van Molukkers van 9 september 1976 als Nederlander wordt behandeld (een faciliteitenpaspoort) aan personen tot achttien jaar en 5 jaar geldig is bedraagt (inclusief EUR 21,20 Rijksleges)	EUR	51,20
22.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een reisdocument ten behoeve van een persoon die op grond van de Wet betreffende de positie van Molukkers van 9 september 1976 als Nederlander wordt behandeld (een faciliteitenpaspoort) aan personen vanaf achttien jaar en ouder en 10 jaar geldig is bedraagt (inclusief EUR 34,44 Rijksleges)	EUR	64,40

23.Reisdocumenten: Nederlandse identiteitskaart

23.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een Nederlandse identiteitskaart aan personen in de leeftijd tot achttien jaar en 5 jaar geldig is bedraagt (inclusief EUR 5,30 Rijksleges)	EUR	28,45
23.2	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een Nederlandse identiteitskaart aan personen in de leeftijd van achttien jaar en ouder en 10 jaar geldig is bedraagt (inclusief EUR 27,22 Rijksleges)	EUR	50,40

24.Reisdocumenten: gewaarmerkt kopie

24.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een gewaarmerkte kopie van een door een Nederlandse autoriteit afgegeven reisdocument bedraagt	EUR	15,70

25 .Reisdocumenten: toeslag spoedprocedure

25.1	Indien bij het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een reisdocument als bedoeld onder II.20.1, II20.2, II.21.1, II.21.2, II.22.1 of II.22.2, of een Nederlandse identiteitskaart als bedoeld onder II.23.1 of II.23.2, de spoedprocedure toepassing vindt, wordt een toeslag in rekening gebracht van	EUR	47,30

26.Rijbewijzen: rijbewijs

26.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het afgeven, vernieuwen, omwisselen, wijzigen of vervangen van een rijbewijs bedraagt (inclusief EUR 9,90 Rijksleges)	EUR	39,85

27 .Rijbewijzen: toeslag spoedprocedure

27.1	Indien bij het in behandeling nemen van een aanvraag tot het afgeven, vernieuwen, omwisselen, wijzigen of vervangen van een rijbewijs als bedoeld onder II.26.1. de spoedprocedure toepassing vindt, wordt een toeslag in rekening gebracht van	EUR	34,85

III Programma Bereikbaarheid

1.Verstrekking incidentele ontheffing conform artikel 87 RVV 1990

1.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een incidentele ontheffing van het bepaalde in artikel 62 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, voor zover het betreft de borden van bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, om met een motorvoertuig het voetgangersgebied te berijden in de toegestane richting bedraagt per dag	EUR	16,55

2.Verstrekking, wijziging en verlenging ontheffing conform artikel 87 RVV 1990

2.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een ontheffing, zoals bedoeld in artikel 87 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, tot het aanbrengen van een wijziging in de ontheffing dan wel een verlenging daarvan bedraagt	EUR	61,70

3.Gehandicaptenparkeerkaart en -plaats

3.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerkaart als bedoeld in artikel 49 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, dan wel een aanvraag tot het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerplaats bij het woon-, werk- of studieadres bedraagt	EUR	30,25
3.2	Het tarief voor de medische keuring, noodzakelijk voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor een gehandicapten-parkeerkaart en/of een gehandicaptenparkeerplaats, bedraagt	EUR	49,80
3.3	Het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor wijziging van het kenteken behorende bij de gehandicaptenparkeerplaats bedraagt	EUR	49,80
3.4	Het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor het aanbrengen van markering, paal en bebording ter aanduiding van een gehandicaptenparkeerplaats bedraagt	EUR	232,50

4.Milieuzone

4.1	Het tarief voor het verkrijgen van een incidentele dagontheffing voor de milieuzone zoals bedoeld in artikel 4 van het Reglement ontheffingen milieuzone vrachtauto's en zoals bedoeld in artikel 2 van het Reglement ontheffingen milieuzone bestel- en personenauto's bedraagt	EUR	25,80
4.2	Het tarief voor het verkrijgen van een langdurige ontheffing zoals bedoeld in artikel 6 lid 1 van het Reglement ontheffingen milieuzone vrachtauto's en zoals bedoeld in de artikelen 5 en 6 van het Reglement ontheffingen milieuzone bestel- en personen auto's bedraagt	EUR	72,30

5.Verkrijgen van een ontheffing conform artikel 5:3, 5:6, 5:7 of 5:10 Apv

5.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in artikel 5:3 Algemene plaatselijke verordening Utrecht (te koop aanbieden van voertuigen), artikel 5:6 (plaatsen voertuig voor recreatie), artikel 5:7 (parkeren grote voertuigen) of 5:10 (rijden of doen of laten staan van voertuigen in groenvoorzieningen), dan wel tot het aanbrengen van een wijziging in de ontheffing dan wel een verlenging daarvan bedraagt	EUR	61,70

6. Taxivergunning

6.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 2 van de Taxiverordening Utrecht 2015, bedraagt	EUR	92,95
6.2	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het aanbrengen van een wijziging in de vergunning als bedoeld onder 6.1, bedraagt	EUR	46,45

IV Programma Beheer openbare ruimte

1.Apv artikel 2:9: inname openbare grond

1.1	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 2:9 Algemene plaatselijke verordening Utrecht bedragen:		
a.	voor steigers, keten, loodsen, bouwwerktuigen, waaronder begrepen bouwrails en bouwkranen en dergelijke, per object	EUR	72,70
b.	voor het innemen van ruimte door laden, lossen en opslaan van goederen, bouwmaterialen en grond	EUR	72,70
1.2	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag om toestemming te verkrijgen tot afwijking van een eerder verleende vergunning als bedoeld onder IV.1.1. bedragen	EUR	35,25

2.Apv artikel 2:9: vergunning om mededelingen en andere objecten aan te brengen in de openbare ruimte

2.1	Het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning voor het plaatsen, aanbrengen, hebben of storten van voorwerpen of stoffen aan, op, in, of boven de weg zoals bedoeld in artikel 2:9 Apv bedraagt	EUR	190,65

3.Film- en televisieopnames

3.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 2:9 Algemene plaatselijke verordening Utrecht bedraagt voor:		
a.	het maken van film- of televisieopnames met een commercieel doel	EUR	61,05
b.	het maken van film- of televisieopnames in verband waarmee een voor openbare dienst bestemde (water)weg tijdelijk voor het verkeer wordt afgesloten of andere maatregelen van verkeerstechnische aard worden getroffen, ongeacht het in beslag genomen tijdsbestek	EUR	333,20

4.Telecommunicatiewet

4.1	Het tarief ter zake van het verkrijgen van instemming omtrent tijdstip, plaats en wijze van uitvoering van de werkzaamheden als bedoeld in artikel 5.4, eerste lid Telecommunicatiewet bedraagt per aaneengesloten tracé van:		
a.	vanaf 0 tot 25 meter	EUR	68,00
b.	vanaf 25 tot 100 meter	EUR	622,60
c.	vanaf 100 tot 500 meter	EUR	756,50
d.	vanaf 500 tot 1.000 meter	EUR	921,55
e.	vanaf 1.000 meter	EUR	1.086,70
4.2	De onder IV.5.1.a. tot en met IV.5.1.e genoemde bedragen worden verhoogd:		
a.	indien met betrekking tot een melding onderzoek en/of vooroverleg plaatsvindt met het bedrag van de voorafgaand aan het in behandeling nemen van de melding aan de melder meegedeelde kosten, blijkend uit een begroting die ter zake door het college van burgemeester en wethouders is opgesteld		
b.	indien een begroting als bedoeld onder IV.5.2.a. is uitgebracht , wordt een melding in behandeling genomen op de vijfde werkdag na de dag waarop de begroting aan de aanvrager ter kennis is gebracht, tenzij de aanvraag voor deze vijfde werkdag schriftelijk is ingetrokken		

5. Vergunning in het kader van de havenverordening

5.1	Het tarief bedraagt ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in de Havenverordening Utrecht 2006.	EUR	86,00

6.Opbreekvergunning kabels en leidingen

6.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 6 van de Verordening Kabels en Leidingen Utrecht 2013 (opbreek-vergunning ten behoeve van kabels en leidingen) bedraagt per aaneengesloten tracé van:		
a.	vanaf 0 tot 25 meter	EUR	68,00
b.	vanaf 25 tot 100 meter	EUR	622,60
c.	vanaf 100 tot 500 meter	EUR	756,50
d.	vanaf 500 tot 1.000 meter	EUR	921,55
e.	vanaf 1.000 meter	EUR	1.086,70
6.2	De onder IV.7.1.a. tot en met IV.7.1.e genoemde bedragen worden verhoogd:		
a.	indien met betrekking tot een melding onderzoek en/of vooroverleg plaatsvindt met het bedrag van de voorafgaand aan het in behandeling nemen van de melding aan de melder meegedeelde kosten, blijkend uit een begroting die ter zake door het college van burgemeester en wethouders is opgesteld		
b.	indien een begroting als bedoeld onder IV.7.2.a. is uitgebracht , wordt een melding in behandeling genomen op de vijfde werkdag na de dag waarop de begroting aan de aanvrager ter kennis is gebracht, tenzij de aanvraag voor deze vijfde werkdag schriftelijk is ingetrokken		

7.Opbreekvergunning overig

7.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 2:11 Algemene plaatselijke verordening Utrecht (opbreekvergunning)		

	voor zover de werkzaamheden waarvoor de vergunning wordt aangevraagd niet vallen onder paragraaf IV.5 (Telecommunicatiewet) en/of paragraaf IV.7 (Opbreekvergunning kabels en leidingen) bedraagt	EUR	107,10

8.Buitenevenementen

8.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in Artikel 5:31 Algemene plaatselijke verordening (voor het houden van een evenement op of aan een openbare plaats of het openbaar water) bedraagt voor:		
a.	een klein evenement	EUR	177,10
b.	een middelgroot evenement	EUR	763,45
c.	een groot evenement	EUR	2.027,40
d.	een zeer grootschalig evenement	EUR	4.416,50
8.2	Indien voor het verlenen van de vergunningen genoemd in deze paragraaf een geluidsmeting plaats vindt, worden de in deze paragraaf genoemde tarieven per uur geluidsmeting verhoogd met	EUR	118,35

9. Evenementen: bijzondere locatie

9.1	Indien het verkrijgen van een vergunning genoemd in paragraaf IV.9.1. betrekking heeft op een bijzondere locatie (waarbij als bijzondere locatie wordt aangemerkt een locatie die voor het eerst als evenementenlocatie wordt aangevraagd voor dat specifieke evenement) worden de in paragraaf IV.9.1. genoemde tarieven voor verhoogd met	EUR	5.115,00

10.Standplaats: tijdelijke standplaats commercieel

10.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 5:13 Algemene plaatselijke verordening Utrecht voor een tijdelijke standplaats voor commerciële straathandel bedraagt	EUR	131,25

11.Standplaats: tijdelijke standplaats niet commercieel

11.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 5:14 Algemene plaatselijke verordening Utrecht voor een tijdelijke standplaats voor een ander doel dan straathandel zonder commercieel oogpunt bedraagt	EUR	90,55

12.Standplaats: vaste standplaats (commercieel)

12.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 5:13 Algemene plaatselijke verordening Utrecht bedraagt:		
a.	voor een vaste standplaats voor commerciële straathandel	EUR	424,10
b.	voor een vaste standplaats voor commerciële straathandel ingeval het een aanvraag betreft voor een vergunning onder dezelfde voorwaarden als opgenomen in een eerder aan de aanvrager verleende, expirerende vergunning	EUR	170,85
c.	voor het, voor de duur van de geldigheidstermijn van de vigerende vergunning, overschrijven van de tenaamstelling van een in artikel 5:13 van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht genoemde vergunning voor een vaste standplaats voor commerciële straat-		

	handel	EUR	30,45

13. Bouwbesluit artikel 8:3: ontheffing bedrijfsmatige bouw- of sloopwerkzaamheden buiten reguliere werktijden

13.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in artikel 8, derde lid van het Bouwbesluit 2012, bedraagt	EUR	547,50

14.Algemeen:tarief indien niet elders een tarief

14.1	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning, een ontheffing, een vrijstelling of een andere beschikking, alsmede de leges voor het niet verder in behandeling nemen van een niet-ontvankelijke aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning, een ontheffing, een vrijstelling of een andere beschikking voor zover daarvoor niet elders in dit hoofdstuk een tarief is opgenomen, bedragen	EUR	141,15

V. Openbare Orde en (Wijk)Veiligheid

1.Kansspelen: aanwezigheidsvergunning speelautomaten

1.1	Het tarief ter zake van het op aanvraag verkrijgen van een aanwezigheidsvergunning als bedoeld in artikel 30b Wet op de kansspelen voor de periode van twaalf maanden voor <u>één</u> speelautomaat bedraagt	EUR	46,50
1.2	Het tarief ter zake van het op aanvraag verkrijgen van een aanwezigheidsvergunning als bedoeld in artikel 30b Wet op de kansspelen voor de periode van twaalf maanden voor <u>twee of meer</u> speelautomaten bedraagt:	EUR	12,50
	vermeerderd met het product van het aantal speelautomaten, waarvoor de vergunning geldt en een bedrag van:	EUR	34,00
1.3	De subonderdelen V.4.1. en V.4.2 zijn van overeenkomstige toepassing, indien de vergunning geldt voor een tijdvak langer dan 12 maanden maar ten hoogste vier jaar, met dien verstande dat de daar genoemde bedragen naar evenredigheid van het verschil in looptijd van de vergunning verhoogd worden.		

2.Kansspelen: vergunningen vestigen of exploiteren speelautomatenhallen

2.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning voor het vestigen of exploiteren van een speelautomatenhal als bedoeld in artikel 2 Verordening op de speel-automatenhallen bedraagt:	EUR	1.476,05
2.2	Indien publicatie plaatsvindt, wordt het onder V.5.1. genoemde bedrag verhoogd met:	EUR	86,25

3.Kansspelen: loterijvergunning

3.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 3, eerste lid Wet op de kansspelen (loterijvergunning met een prijzenpakket van maximaal EUR 4.500,00) bedraagt	EUR	202,20

4.Kansspelen: bingo en rad van avontuur

4.1	Het tarief ter zake van het op aanvraag verlenen van diensten in verband met het waarmerken van formulieren voor maximaal vier bingoavonden of maximaal vier Rad van Avontuur avonden bedraagt	EUR	136,25

5.Drank en horeca: vergunning horeca of slijterbedrijf

5.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning voor de uitoefening van het horecabedrijf of slijterbedrijf als bedoeld in Artikel 3 Drank- en Horecawet bedraagt	EUR	1.098,30

6.Drank en horeca: melding wijziging inrichting

6.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een melding wijziging inrichting als bedoeld in artikel 30 Drank- en Horecawet en artikel 2 tweede lid Horecaverordening Utrecht bedraagt	EUR	505,30

7.Drank en horeca: tijdelijke ontheffing verstrekken zwak-alcoholhoudende drank ('tapontheffing')

7.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in artikel 35, eerste lid Drank- en Horecawet ("tapontheffing") bedraagt	EUR	181,65

8.Drank en horeca: exploitatievergunning horecabedrijf

8.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning voor de exploitatie van het horecabedrijf als bedoeld in artikel 2, eerste lid Horecaverordening Utrecht bedraagt:		
a.	zonder terras	EUR	767,90
b.	met terras	EUR	900,10

9.Drank en horeca: horecabedrijf en exploitatievergunning horecabedrijf

9.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een combinatie van de vergunningen voor de uitoefening/exploitatie van het horecabedrijf als bedoeld in artikel 3 Drank- en Horecawet en artikel 2, eerste lid Horecaverordening Utrecht bedraagt:		
a.	zonder terras	EUR	1.065,30
b.	met terras	EUR	1.131,35

10.Drank en horeca: melding wijziging leidinggevende

10.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot wijziging leidinggevende (wijziging van het aanhangsel) als bedoeld in artikel 30a, tweede lid Drank- en Horecawet en artikel 12A, tweede lid Horecaverordening Utrecht bedraagt per leidinggevende:	EUR	132,85
10.2	Het verschuldigde bedrag op grond van artikel V.14.1. en V.14.2 kent een maximum van	EUR	664,25

11.Drank en horeca:ontheffing alcoholverstrekking paracommerciële rechtspersonen

11.1	Het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het		

	verlenen van een ontheffing als bedoeld in artikel 4, vierde lid Drank- en Horecawet en artikel 23, eerste lid Horecavergunning Utrecht bedraagt	EUR	133,20

12.Drank en horeca: leges voor publicatie

12.1	Indien bij het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in de paragrafen V.5.9., V.5.12. en V.5.14. publicatie plaats vindt worden de aldaar genoemde tarieven verhoogd met	EUR	86,25

13. Apv artikel 2:17: vergunning voetbalwedstrijd

13.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 2:17 Algemene plaatselijke verordening Utrecht bedraagt per in de vergunning opgenomen wedstrijd	EUR	711,00

14. APV artikel 3:4: seksinrichting en escortbedrijf

14.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 3:4 Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht bedraagt	EUR	2.081,30
14.2	Indien ter zake van de onder V.14.1. genoemde aanvraag publicatie plaatsvindt, wordt het tarief op grond van dit artikel verhoogd met	EUR	114,25

15. APV artikel 3:8: seksinrichting en escortbedrijf: wijziging beheerder

15.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot wijziging als bedoeld in artikel 3:8 (wijziging beheerder van een seksinrichting of escortbedrijf) Algemene plaatselijke verordening Utrecht voor één of meerdere bestaande inrichtingen bedraagt per beheerder	EUR	176,00
15.2	Het verschuldigde bedrag op grond van artikel V.15.1. kent een maximum van	EUR	880,00

16. Apv artikel 3.16: registratie raamprostituees

16.1	Het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot Registratie als raamprostituee, zoals bedoeld in artikel 3.16 (registratieplicht raamprostituees) Algemene plaatselijke verordening Utrecht bedraagt	EUR	150,25

17. Apv artikel 5.13: ventvergunning

17.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 5.13 Algemene plaatselijke verordening Utrecht voor het gedurende één jaar uitoefenen van straathandel anders dan vanuit een vast verkooppunt (ventvergunning) bedraagt	EUR	119,65

18.Apv artikel 5:21: vergunningen evenement in een gebouw

18.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in artikel 5:21 Algemene plaatselijke verordening Utrecht (vergunning voor het houden van een evenement in een gebouw) bedraagt	EUR	4.649,50

19. Winkeltijden: ontheffing winkeltijden

19.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een verzoek tot het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in de Winkeltijdenwet, het Vrijstellingsbesluit Winkeltijdenwet of de Winkeltijdenverordening Utrecht 2012 bedraagt	EUR	128,70

20.Gebruiksvergunning: basistarief

20.1	Het tarief ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een gebruiksvergunning als bedoeld in artikel 2.1. van de Brandbeveiligingsverordening bedraagt	EUR	660,60

21. Gebruiksvergunning: vermindering leges tijdelijk gebruik

21.1	Indien de aanvraag als bedoeld onder V.24.1. betrekking heeft op een tijdelijk gebruik van niet meer dan vier weken wordt van het legestarief vermeld onder V.24.1. geheven:	EUR	140,65

22.Gebruiksvergunning: teruggaaf ingetrokken aanvraag

22.1	Indien de aanvraag als bedoeld onder V.24.1. wordt ingetrokken voordat hierop een beslissing is genomen wordt van het legestarief vermeld onder V.24.1. geheven:	EUR	330,15

23.Algemeen: tarief indien niet elders een tarief

23.1	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning, een ontheffing, een vrijstelling of een andere beschikking, alsmede de leges voor het niet verder in behandeling nemen van een niet-ontvankelijke aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning, een ontheffing, een vrijstelling of een andere beschikking voor zover daarvoor niet elders in dit hoofdstuk een tarief is opgenomen bedragen	EUR	141,15

VI. Wonen en Monumenten

1.Begripsomschrijving

1.1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
investeringskosten: de investeringskosten als genoemd in het normblad NEN 2631, uitgave 1979, of zoals dit normblad laatstelijk is vervangen of gewijzigd.
Indien het inrichten geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt, wordt in dit hoofdstuk onder investering nodig voor de uitvoering verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het uitvoeren van het werk waarop de aanvraag betrekking heeft.

2.Algemeen: bescheiden betreffende beschikt bouwwerk

2.1	De leges voor het op aanvraag ter inzage geven van bescheiden betreffende een beschikt bouwwerk bedragen per bouwdossier	EUR	9,80

3.Algemeen: kopieën bouwplannen en aanverwante stukken

3.1	De leges voor het op aanvraag verstrekken van meer dan vijftien fotokopieën van bescheiden betreffende een beschikt bouwwerk, van bestemmingsplanvoorschriften of bestemmingsplankaarten en van in behandeling zijnde bouwplannen bedragen per fotokopie:		
a.	op A4-formaat	EUR	0,60

b.	op A3-formaat	EUR	0,80

4.Algemeen: verstrekken huisnummerkaart

4.1	De leges voor het verstrekken van een uit de huisnummerkaart of grootschalige basiskaart vervaardigd uittreksel bedragen	EUR	8,35
4.2	De leges voor elk gelijktijdig aan de verstrekking bedoeld in VI.4.1. verstrekt gelijkluidend exemplaar bedragen	EUR	1,40

5.Algemeen: BAG plus

5.1	De leges voor het schriftelijk verstrekken van gegevens uit de BAG plus bedragen per perceelskaart	EUR	5,30

6. Algemeen: verklaring bestemming en gebruik

6.1	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een schriftelijke verklaring omtrent de bestemming en het gebruik van gebouwen/terreinen bedragen per adres	EUR	142,95

7.Algemeen: principestandpunt projectuitvoeringsbesluit en/of projectbesluit

7.1	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag van een principestandpunt over een wijziging van een respectievelijk het nemen van een projectuitvoeringsbesluit bedragen	EUR	497,40

8.Ontwikkeling, wijziging en uitwerking bestemmingsplan

8.1	Indien op verzoek ten behoeve van een project een bestemmingsplan moet worden ontwikkeld (wijziging of uitwerking hieronder mede begrepen) bedragen de voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan in rekening te brengen kosten, bij een investering nodig voor de uitvoering		
a.	Categorie A: > EUR 0,00 en ≤ 100.000,00	EUR	8.153,00
b.	Categorie B: > EUR 100.000,00 en ≤ 1.000.000,00	EUR	14.675,00
c.	Categorie C: > EUR 1.000.000,00 en ≤ 10.000.000, 00	EUR	25.855,00
d.	Categorie D: > EUR 10.000.000,00 en ≤ 20.000.000,00	EUR	38.201,00
e.	Categorie E: > EUR 20.000.000,00 en ≤ 50.000.000,00	EUR	54.273,00
f.	Categorie F: > EUR 50.000.000,00	EUR	62.659,00

9.Projectuitvoeringsbesluit

9.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag om een projectuitvoeringsbesluit voor een project (Crisis- en herstelwet): de som van de verschuldigde leges voor de verschillende activiteiten of handelingen waaruit het project geheel of gedeeltelijk bestaat en waarop de aanvraag betrekking heeft en de verschuldigde leges voor de extra toetsen die in verband met de aanvraag moeten worden uitgevoerd, berekend naar de tarieven en overeenkomstig het bepaalde in dit hoofdstuk en de tarieventabel van de verordening leges omgevingsvergunning. In afwijking van de vorige volzin kan ook per activiteit, handeling of andere grondslag een legesbedrag worden gevorderd.		

10.Samenloop met privaatrecht

10.1	Het bepaalde in de paragrafen VI.8. en VI.9. vindt geen toepassing voor zover de betreffende vergoeding op grond van		

een privaatrechtelijke regeling is verschuldigd dan wel voor zover deze vergoeding op een andere wijze (grondexploitatie/ gemeentelijke exploitatieverordening) wordt voldaan.

11.Weigering bestemmingsplanherziening

11.1	Wanneer de gemeente in eerste aanleg weigert medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanherziening worden aan leges in rekening gebracht	EUR	1.200,00

12.Huisvesting: splitsing

12.1	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een splitsingsvergunning als bedoeld in artikel 22 Huisvestingswet bedragen per appartementsrecht dat door de splitsing zal ontstaan	EUR	1.360,00
12.2.	Het verschuldigde bedrag op grond van artikel VI.12.1 kent een maximum per aanvraag van	EUR	27.200,00

13.Huisvesting: onttrekking

13.1	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning tot geheel of gedeeltelijke onttrekking van woonruimte aan de bestemming tot bewoning als bedoeld in artikel 21, onderdeel a Huisvestingswet bedragen per woning die verloren gaat	EUR	1.176,45
13.2	Het verschuldigde bedrag op grond van artikel VI.13.1. kent een maximum per aanvraag van	EUR	5.882,25

14.Huisvesting: samenvoeging

14.1	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning tot samenvoeging van woonruimte met andere woonruimte als bedoeld in artikel 21, onderdeel b Huisvestingswet bedragen per woning die verloren gaat	EUR	1.176,45

15.Huisvesting: omzetting en woning vorming

15.1	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning tot omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte als bedoeld in artikel 21, onderdeel c Huisvestingswet bedragen per woning die verloren gaat	EUR	2.762,10
15.2	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning tot woningvorming als bedoeld in artikel 21, onderdeel d Huisvestingswet bedragen per woonruimte	EUR	1.176,45

16. Teruggaaf: intrekken aanvraag, weigering vergunning Huisvestingswet

16.1	Indien na het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning op grond van de Huisvestingswet maar voor het verlenen van de vergunning, deze aanvraag wordt ingetrokken of indien de gevraagde vergunning niet wordt verleend, wordt ambtshalve teruggaaf verleend die een percentage is van de geheven leges, welk percentage bedraagt	40%
16.2	Indien na het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning op grond van de Huisvestingswet doch voor het verlenen van de opname 'staat van onderhoud en gebreken', deze aanvraag wordt ingetrokken wordt ambtshalve	

	teruggaaf verleend die een percentage is van de geheven leges, welk percentage bedraagt		70%

17. Leegstandwet: vergunning tijdelijke verhuur

17.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een Aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning tot tijdelijke Verhuur van leegstaande woonruimte als bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de Leegstandwet:	EUR	93,55
17.2	tot verlenging van een vergunning tot tijdelijke verhuur van woonruimte als bedoeld in artikel 15, vijfde lid, van de Leegstandwet	EUR	39,39

18. Algemeen: tarief indien niet elders een tarief

18.1	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning, een ontheffing, een vrijstelling of een andere beschikking, alsmede de leges voor het niet verder in behandeling nemen van een niet ontvankelijk aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning, een ontheffing, een vrijstelling of een andere beschikking voor zover daarvoor niet elders in dit hoofdstuk een tarief is opgenomen bedragen	EUR	141,15

19 Archeologie: beoordeling vergunningsaanvragen (bouw-)werkzaamheden

	De leges voor de beoordeling van een vergunningsaanvraag (bouw)werkzaamheden en het schriftelijk verstrekken van besluiten inzake archeologische waarden en verwachtingen bedragen	EUR	479,00

20 Archeologie: beoordeling plannen van aanpak

	De leges voor de beoordeling, namens het bevoegd gezag, van Plannen van Aanpak inzake archeologisch (voor)onderzoek, overeenkomstig het Protocol opstellen Plan van Aanpak, KNA 3.2 bedragen	EUR	239,00

21 Archeologie: beoordeling programma van eisen

	De leges voor de beoordeling, namens het bevoegd gezag, van Programma's van Eisen inzake archeologisch (voor)onderzoek, overeenkomstig het Protocol opstellen Programma van Eisen, KNA 3.2 bedragen	EUR	719,00

22 Archeologie: beoordeling evaluatierapporten

	De leges voor de beoordeling en goedkeuring, namens het bevoegd gezag, van evaluatierapporten die voortvloeien uit archeologisch (voor)onderzoek als bedoeld in artikel 39, lid 2, artikel 40, lid 1 en artikel 41, lid 1 en 2 van de Monumentenwet, bedragen	EUR	479,00

23 Archeologie: beoordeling rapportages

	De leges voor de beoordeling, namens het bevoegd gezag, van rapportages die voortvloeien uit archeologisch (voor)onderzoek, als bedoeld in artikel 39, lid 2, artikel 40, lid 1 en artikel 41, lid 1 en 2 van de Monumentenwet, bedragen		
23.1	Bureauonderzoek	EUR	479,00
23.2	IVO/O en IVO/P incl. opstellen selectiebesluit	EUR	598,00
23.3	Opgraving/AB	EUR	1.439,00

24 Archeologie: archeologisch depot

	De leges voor het controleren en in het gemeentelijk archeologisch depot opnemen van de archeologische documentatie en archeologische vondsten bedragen	EUR	598,00

25 Archeologie: aanvraag archeologievergunning

De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een archeologievergunning, zoals bedoeld in artikel 3 en 4 van de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg Utrecht, bedragen	EUR	1.439,00

26 Archeologie: Raadpleging bodemarchief

Het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot Informatieverstrekking uit het bodemarchief van de gemeente Utrecht bedraagt per dossier	EUR	36,60

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Roelofs, Y.B.M. (Yvonne)
Kenmerk	16.506919
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 118

Legesverordening 2017

besluit

1 Een verhoogd legestarief van EUR 547,50 in te stellen voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een ontheffing voor het uitvoeren van bedrijfsmatige bouw- of sloopwerkzaamheden buiten reguliere werktijden.

2 De leges voor een aanvraag exploitatievergunning seksinrichting of escortbedrijf en van de leges voor een aanvraag wijziging beheerder stapsgewijs te verhogen naar maximale kostendekkendheid in 2020.

3 De leges voor een aanvraag tot 'registratie als raamprostituee' stapsgewijs te verhogen naar 50% kostendekkendheid in 2020.

4 De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een splitsingsvergunning te verlagen naar EUR 1.360,-.

5 Het tarief voor het op aanvraag doen van nasporing in, eventueel gevolgd door het op aanvraag verstrekken van inlichten uit, de niet naar de gemeentelijke archiefbewaarplaats overgebrachte archiefbescheiden voor elk daaraan te besteden half arbeidsuur vast te stellen op EUR 37,00 en het maximumtarief te laten vervallen

6 Het tarief weigering bestemmingsplanhierziening te verhogen naar EUR 1.200,00

7 De tarieven in de categorie kansspelen te verlagen tot maximaal kostendekkend niveau

8 Een tarief in te voeren voor het raadplegen van bodemarchieven

9 De legesverordening 2017 vast te stellen

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Woeltjes, J.J.M. (Jasper)
Kenmerk	16.508746
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 119
Geheim	Nee

Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 De Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017 vast te stellen, waarmee de tarieven worden aangepast

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Terug in de raad:

De SP overweegt een amendement omdat in het voorstel de OZB-tarieven volgen de SP niet in overeenstemming lijken met de afspraken uit het coalitieakkoord.

Status: B

Bijlages
Voorstel: Voorstel_6989
Bijlage: Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017
Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 119

Eerdere besluitvorming

Uitvoering
Nadat de Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017 is vastgesteld, zal deze gepubliceerd worden. Vaststelling en publicatie dienen vóór 1 januari 2017 te geschieden, in het kader van de rechtszekerheid.

Gemeente Utrecht

Context

Conform de drie jaar geleden ingezette beleidslijn berekenen we de tarieven onroerende-zaakbelastingen op een later moment in het jaar dan de tarieven van de overige heffingen. Hierdoor kunnen wij u een tariefberekening voorleggen waarin de meest recente gegevens met betrekking tot de verwachte waardeontwikkeling voor woningen en niet-woningen zijn meegenomen. Met ingang van het belastingjaar 2015 corrigeren wij de tarieven tevens voor het verschil tussen de verwachtte waardeontwikkeling en de werkelijke waardeontwikkeling van het jaar ervoor.

Voorgesteld wordt om voor 2017 de percentages voor de OZB woningen en niet-woningen zodanig aan te passen dat de totale opbrengst OZB slechts met het inflatiepercentage wordt aangepast. Hiertoe worden de volgende elementen in het tarief verwerkt:
- de verwachte inflatie 2017 van 1%
- de verwachte waardeontwikkeling 2016: voor woningen van 4,5% en voor niet-woningen van -3,0%
- de correctie waardeontwikkeling 2015: voor woningen van 0,5% en voor niet-woningen van 4,4%

Beslispunt

1 De Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017 vast te stellen, waarmee de tarieven worden aangepast

Argumenten

1.1 <u>De tarieven dienen te worden aangepast vanwege inflatie en waardeontwikkeling</u>
Bij de berekening van de tarieven OZB is rekening gehouden met een inflatiecijfer van 1%.

Bij de berekening van de OZB-percentage voor eigenaren van woningen is rekening gehouden met een waardeontwikkeling in de periode tussen de waardepeildatum van de aanslagen OZB 2016 (1 januari 2015) en die van de aanslagen OZB 2017 (1 januari 2016) van 4,5%.
Daarnaast dient nog de correctie te worden aangebracht voor de waardeontwikkeling van het voorgaande jaar van 0,5%. De ingeschatte waardeontwikkeling bedroeg -0,1%, de werkelijke waardeontwikkeling is 0,4%.
Het tarief voor eigenaren van woningen komt dan op 0,1054% (2016: 0,1096%).

Bij de berekening van de OZB-percentages voor de eigenaren en gebruikers van niet-woningen is rekening gehouden met een waardeontwikkeling in de periode tussen de waardepeildatum van de aanslagen OZB 2016 en de aanslagen OZB 2017 van -3,5%.
Daarnaast dient nog de correctie te worden aangebracht voor de waardeontwikkeling van het voorgaande jaar van 4,4%. De ingeschatte waardeontwikkeling bedroeg -7,9%, de werkelijke waardeontwikkeling is -3,5%. Dit is met name te verklaren doordat de waarde van enkele grote objecten hoger bleek dan van te voren ingeschat.
Het tarief voor eigenaren van niet-woningen komt dan op 0,3232% (2016: 0,3241%), dat voor de gebruikers van niet-woningen op 0,2611% (2016: 0,2618%)

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Woeltjes, J.J.M. (Jasper)
Kenmerk	16.508746
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 119

Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017

besluit

1 De Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017 vast te stellen, waarmee de tarieven worden aangepast

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017 gemeente Utrecht

(raadsbesluit van 22 december 2016)

De raad van de gemeente Utrecht;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 15 november 2016 met kenmerk 16.508746
gelet op de artikelen 220 tot en met 220h van de Gemeentewet;
besluit vast te stellen de Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017 gemeente Utrecht

Artikel 1 Belastingplicht

1. Onder de naam 'onroerende-zaakbelastingen' worden voor binnen de gemeente gelegen onroerende zaken twee directe belastingen geheven:
a. een gebruikersbelasting van degene die bij het begin van het kalenderjaar een onroerende zaak die niet in hoofdzaak tot woning dient, al dan niet krachtens eigendom, bezit, beperkt recht of persoonlijk recht, gebruikt, verder te noemen: gebruikersbelasting;
b. een eigenarenbelasting van degene die bij het begin van het kalenderjaar van een onroerende zaak het genot heeft krachtens eigendom, bezit of beperkt recht, verder te noemen: eigenarenbelasting.
2. Bij de gebruikersbelasting wordt:
a. gebruik door degene aan wie een deel van een onroerende zaak in gebruik is gegeven, aangemerkt als gebruik door degene die dat deel in gebruik heeft gegeven; degene die het deel in gebruik heeft gegeven is bevoegd de belasting als zodanig te verhalen op degene aan wie dat deel in gebruik is gegeven.
b. het ter beschikking stellen van een onroerende zaak voor volgtijdig gebruik aangemerkt als gebruik door degene die die onroerende zaak ter beschikking heeft gesteld; degene die de onroerende zaak ter beschikking heeft gesteld is bevoegd de belasting als zodanig te verhalen op degene aan wie die zaak ter beschikking is gesteld.
3. Met betrekking tot de eigenarenbelasting wordt als genothebbende krachtens eigendom, bezit of beperkt recht aangemerkt degene die bij het begin van het kalenderjaar als zodanig in de basisregistratie kadaster is vermeld, tenzij blijkt dat hij op dat tijdstip geen genothebbende krachtens eigendom, bezit of beperkt recht is.

Artikel 2 Belastingobject

1. Als onroerende zaak wordt aangemerkt de onroerende zaak, bedoeld in hoofdstuk III van de Wet waardering onroerende zaken.
2. Een onroerende zaak dient in hoofdzaak tot woning indien de waarde die op grond van hoofdstuk IV van de Wet waardering onroerende zaken is vastgesteld voor die onroerende zaak in hoofdzaak kan worden toegerekend aan delen van die onroerende zaak die dienen tot woning dan wel volledig dienstbaar zijn aan woondoeleinden.

Artikel 3 Maatstaf van heffing

1. De heffingsmaatstaf is de op de voet van hoofdstuk IV van de Wet waardering onroerende zaken voor de onroerende zaak vastgestelde waarde voor het kalenderjaar bedoeld in artikel 1.
2. Indien met betrekking tot een onroerende zaak geen waarde is vastgesteld op de voet van hoofdstuk IV van de Wet waardering onroerende zaken wordt de heffingsmaatstaf van die onroerende zaak bepaald met overeenkomstige toepassing van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 17, 18 en 20, tweede lid, van de Wet waardering onroerende zaken.

Artikel 4 Vrijstellingen

1. In afwijking in zoverre van artikel 3 wordt bij de bepaling van de heffingsmaatstaf buiten aanmerking gelaten, voor zover dit niet reeds is geschied bij de bepaling van de in dat artikel bedoelde waarde, de waarde van:

a. ten behoeve van de land- of bosbouw bedrijfsmatig geëxploiteerde cultuurgrond, daaronder mede begrepen de open grond, alsmede de ondergrond van glasopstanden, die bedrijfsmatig aangewend wordt voor de kweek of teelt van gewassen, zonder daarbij de ondergrond als voedingsbodem te gebruiken;

b. glasopstanden, die bedrijfsmatig worden aangewend voor de kweek of teelt van gewassen, voor zover de ondergrond daarvan bestaat uit de in onderdeel a bedoelde grond;

c. onroerende zaken die in hoofdzaak zijn bestemd voor de openbare eredienst of voor het houden van openbare bezinningssamenkomsten van levensbeschouwelijke aard, een en ander met uitzondering van delen van zodanige onroerende zaken die dienen als woning;

d. één of meer onroerende zaken die deel uitmaken van een op de voet van de Natuurschoonwet 1928 aangewezen landgoed dat voldoet aan de voorwaarden genoemd in artikel 8 van het Rangschikkingsbesluit Natuurschoonwet 1928, met uitzondering van de daarop voorkomende gebouwde eigendommen;

e. natuurterreinen, waaronder mede worden verstaan duinen, heidevelden, zandverstuivingen, moerassen en plassen, die door rechtspersonen met volledige rechtsbevoegdheid welke zich uitsluitend of nagenoeg uitsluitend het behoud van natuurschoon ten doel stellen, beheerd worden;

f. openbare land- en waterwegen en banen voor openbaar vervoer per rail, een en ander met inbegrip van kunstwerken;

g. waterverdedigings- en waterbeheersingswerken die worden beheerd door organen, instellingen of diensten van publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de delen van zodanige werken die dienen als woning;

h. werken die zijn bestemd voor de zuivering van riool- en ander afvalwater en die worden beheerd door organen, instellingen of diensten van publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de delen van zodanige werken die dienen als woning;

i. werktuigen die van een onroerende zaak kunnen worden afgescheiden zonder dat beschadiging van betekenis aan die werktuigen wordt toegebracht en die niet op zichzelf als gebouwde eigendommen zijn aan te merken.

j. straatmeubilair, waaronder begrepen alle zodanige gebouwde eigendommen - niet zijnde gebouwen - welke zijn geplaatst ten gerieve of in het belang van het publiek, ten dienste van het verkeer of ter verfraaiing van de gemeente, zoals lichtmasten, verkeersinstallaties, standbeelden, monumenten, fonteinen, banken, abri's, hekken en palen;

k. plantsoenen, parken en waterpartijen, die bij de gemeente in beheer zijn of waarvan de gemeente het genot heeft krachtens eigendom, bezit of beperkt recht, met uitzondering van delen van zodanige onroerende zaken die dienen als woning;

l. begraafplaatsen, urnentuinen en crematoria, met uitzondering van delen van zodanige onroerende zaken die dienen als woning.

2. In afwijking in zoverre van artikel 3 wordt bij de bepaling van de heffingsmaatstaf voor de gebruikersbelasting buiten aanmerking gelaten de waarde van gedeelten van de onroerende zaak die in hoofdzaak tot woning dienen dan wel in hoofdzaak dienstbaar zijn aan woondoeleinden.

Artikel 5 Belastingtarieven

1. Het tarief van de belasting bedraagt een percentage van de heffingsmaatstaf. Het percentage bedraagt voor:

a. de gebruikersbelasting: 0,2611%

b. de eigenarenbelasting:

1. voor onroerende zaken die in hoofdzaak tot woning dienen 0,1054%

2. voor onroerende zaken die niet in hoofdzaak tot woning dienen 0,3232%

2. Voor belastingbedragen van minder dan EUR 10,00 vindt geen invordering plaats. Voor de toepassing van de vorige volzin wordt het totaal van op een aanslagbiljet verenigde verschuldigde bedragen onroerende-zaakbelastingen of andere heffingen aangemerkt als één belastingbedrag.

Artikel 6 Wijze van heffing

De belastingen worden bij wege van aanslag geheven.

Artikel 7 Termijnen van betaling

1. In afwijking van artikel 9, eerste lid, van de Invorderingswet 1990 moeten de aanslagen worden betaald in twee gelijke termijnen waarvan de eerste vervalt op de laatste dag van de maand volgend op de maand die in de dagtekening van het aanslagbiljet is vermeld en de tweede twee maanden later.
2. In afwijking van het eerste lid moeten de aanslagen, zolang de verschuldigde bedragen door middel van automatische betalingsincasso kunnen worden afgeschreven, worden betaald in tien gelijke termijnen. De eerste termijn vervalt één maand na de dagtekening van het aanslagbiljet en elk van de volgende termijnen telkens één maand later.
3. De Algemene Termijnenwet is niet van toepassing op de in de voorgaande leden gestelde termijnen.

Artikel 8 Nadere regels door het college van burgemeester en wethouders

Het college van burgemeester en wethouders kan nadere regels geven met betrekking tot de heffing en de invordering van de onroerende-zaakbelastingen.

Artikel 9 Inwerkingtreding en citeertitel

1. De 'Verordening onroerende-zaakbelastingen 2016' vastgesteld bij raadsbesluit van 26 november 2015 (Gemeenteblad van Utrecht 2015, nr. 22), wordt ingetrokken met ingang van de in het derde lid genoemde datum van ingang van de heffing, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op belastbare feiten die zich voor die datum hebben voorgedaan.
2. Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2017.
3. De datum van ingang van de heffing is 1 januari 2017.
4. Deze verordening wordt aangehaald als: 'Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017'.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 22december 2016.

De griffier,
mr. M. van Hall CMC

De burgemeester,
mr. J.H.C. van Zanen

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Woeltjes, J.J.M. (Jasper)
Kenmerk	16.508746
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 119

Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017

besluit

1 De Verordening onroerende-zaakbelastingen 2017 vast te stellen, waarmee de tarieven worden aangepast

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier
mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad
mr. J.H.C. van Zanen

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Roelofs, Y.B.M. (Yvonne)
Kenmerk	16.507806
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 120
Geheim	Nee

Derde begrotingswijziging 2016

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:
1 De derde begrotingswijziging 2016 vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie
Toezeggingen wethouder:
-De wethouder zal in overleg met de portefeuillehouder erfgoed t.a.v. het onderwerp DomUnder nog met een toelichting te komen over de voorliggende financieringswijze.

Terug in de raad:
De fractie van SBU overweegt een amendement om de gemeentelijke subsidieverstrekking voor DomUnder met 2 jaar uit te stellen om zodoende, met inachtname van de toegezegde provinciale subsidieverlening, in jaar w de gemeentelijke subsidieverstrekking te starten.

Status: B

Bijlages
Voorstel: Voorstel_7070
Bijlage: Derde begrotingswijziging 2016 na behandeling subcommissie
Bijlage: memo subsidieverlening Stichting Domplein
Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 120

Eerdere besluitvorming

Uitvoering

Gemeente Utrecht

Context

Drie keer per jaar wordt de (meerjaren) begroting aangepast middels een begrotingswijziging. De begrotingswijziging is opgebouwd uit meerdere technische wijzigingen (techniek, géén beleid) of de administratieve verwerking van eerdere besluitvorming. Met de derde begrotingswijziging 2016 worden de cijfers van de Programmabegroting 2016 voor het laatst voor het boekjaar 2016 geactualiseerd. De 3-e begrotingswijziging 2016 betreft alleen het boekjaar 2016 en niet de meerjarenraming. Als gevolg van aanpassingen in de administratie in verband met de vernieuwing van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is de onderliggende structuur van kostenplaatsen en kostensoorten voor 2017 en verder anders dan die van 2016.
Het budgetrecht is ingevolge artikel 18 BBV en artikel 192 Gemeentewet neergelegd bij de raad en maakt onderdeel uit van de kaderstellende rol van de raad. Het budgetrecht van de raad houdt in dat het college alleen uitgaven kan doen en verplichtingen kan aangaan na toestemming ofwel autorisatie van de raad. Met de vaststelling van de Programmabegroting geeft de raad het college deze toestemming.
Dit budgetrecht heeft betrekking op de programma's (incl. mutaties in reserves), kredieten (investeringen) en bestedingen ten laste van voorzieningen (bijv. groot onderhoud beheerplannen). De bevoegdheid tot het verschuiven van budgetten tussen programma's (incl. mutaties in reserves), kredieten (investeringen) en bestedingen ten laste van voorzieningen (bijv. groot onderhoud beheerplannen) is daarom voorbehouden aan de raad.
De mutaties tussen baten en lasten, mutaties in reserves en mutaties tussen programma's worden aan de raad voorgelegd. Mutaties tussen producten, binnen het programma en waarbij geen mutatie in baten/lasten/reserves optreedt worden geaccordeerd door het college.
De mutaties worden toegelicht in de bijlage bij 'techniek algemeen'. Uit de tekst blijkt wat het doel is van de mutatie, het betreffen beleidsarme aanpassingen. Daarnaast wordt in deze begrotingswijzing mutaties voortkomende uit besluitvorming verwerkt.

Beslispunt

1 De derde begrotingswijziging 2016 vast te stellen.

Argumenten

1.1 Deze begrotingswijziging is opgebouwd uit mutaties van begrote bedragen zonder beleidsgevolgen ('techniek') en de administratieve verwerking van besluitvorming.
Naast de technische wijzigingsvoorstellen bevat deze begrotingswijziging ook de administratieve verwerking van de besluitvorming van amendement 2015/62 (extra inzet op schuldhulpverlening), de Programmabegroting 2017 (corresponderende posten, boekjaar 2016) en de tweede bestuursrapportage 2016 (peilstokken, bijsturingsvoorstellen).

1.2 Hiermee wordt de programmabegroting 2016 geactualiseerd.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Roelofs, Y.B.M. (Yvonne)
Kenmerk	16.507806
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 120

Derde begrotingswijziging 2016

besluit

1 De derde begrotingswijziging 2016 vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Derde begrotingswijziging 2016

Hierbij leggen wij de derde begrotingswijziging 2016 aan u voor. Een begrotingswijziging bestaat uit technische aanpassingen van de begroting, verwerking van raadsbesluiten en verwerking van besluiten over de cyclusproducten. In deze technische begrotingswijziging is de besluitvorming rondom de Programmabegroting 2017 (corresponderende posten) en de tweede bestuursrapportage 2016 verwerkt. Ook worden amendementen op de Voorjaarsnota verwerkt. Amendementen met betrekking tot Programmabegroting 2017 en de tweede bestuursrapportage 2016 worden in de eerste begrotingswijziging 2017 verwerkt.

Mutaties zijn budgettair neutraal. Conform de toezegging in de commissie Mens en Samenleving van 17 februari 2015 worden mutaties kleiner dan 0,05 miljoen euro niet toegelicht.

In verband met aanpassingen van het financiële systeem om te kunnen voldoen aan vereisten van de vernieuwing BBV, zijn in deze begrotingswijziging alleen mutaties opgenomen voor 2016. De meerjarige mutaties verwerken wij in de 1-e begrotingswijziging 2017. Daarbij zal worden verwezen naar deze begrotingswijziging.

1.1. Techniek algemeen

In tabel 1, kolom 1 vind u het effect van techniek algemeen.

Bewoners en Bestuur

2016	lasten	baten	onttrekking	storting
mutatie 1	-100			
mutatie 2	373			
< 0,05 miljoen euro	-56			
Totaal Bewoners en Bestuur	**217**			
Bedragen maal 1.000 euro				

Mutatie 01

In verband met het overhevelen van de bijdrage van 0,30 euro per inwoner voor de samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer en zoals besloten in de Voorjaarsnota 2015, verlagen wij de lasten van het Programma Bewoners en Bestuur (Samenwerken met partners en uitoefenen invloed) met 0,1 miljoen euro en verhogen de lasten van het Programma Bereikbaarheid (Projecten openbaar vervoer) incidenteel met 0,1 miljoen euro.

Mutatie 02

Om de vermindering van de afdracht aan de gemeenschappelijke regeling BGHU van 0,373 miljoen euro conform amendement 69 en 70 bij de programmabegroting 2016 door te berekenen aan de juiste programma's, verlagen wij in 2016 de lasten van het Programma Openbare Ruimte en Groen (Vervangen Riolering en Ophalen Afval) incidenteel met 0,079 miljoen euro en van het Programma Algemene Middelen (Onroerend Zaakbelasting en Precariobelasting) met 0,294 miljoen euro en we verhogen in 2016 de lasten van het Programma Bewoners en Bestuur (Samenwerken met partners en uitoefenen invloed) met 0,373 miljoen euro.

Stedelijke ontwikkeling

2016	lasten	baten	onttrekking	storting
mutatie 3	812	96	897	262
mutatie 4	65	65		
< 0,05 miljoen euro	25			
Totaal stedelijke ontwikkeling	**902**	**161**	**897**	**262**
Bedragen maal 1.000 euro				

Mutatie 03

Uw raad heeft op 7 juli jl. (2016.62) met betrekking tot DOMunder besloten tot de vorming van een risicovoorziening voor de garantstelling op de NRF leningen van 0,762 miljoen euro en deze uit de huidige bestemmingsreserve te onttrekken (de resterende 0,138 miljoen euro blijft in de bestemmingsreserve ten behoeve van de subsidie DOMunder). De subsidie wordt onder voorwaarden verstrekt en bedraagt maximaal 0,400 miljoen euro in een periode van 10 jaar. In 2016 wordt een bedrag van 0,05 miljoen euro aan subsidie verstrekt. Tevens wordt van het in 2016 ontvangen bedrag uit het crediteurenakkoord 0,096 miljoen euro toegevoegd aan de reserve voor deze subsidie. Dekking van de subsidie komt voor 0,085 miljoen euro uit het Utrechts Restauratiefonds (URF). In deze wijziging onttrekken wij dit bedrag uit het URF en voegen wij het toe aan de bestemmingsreserve DomUnder. Ook wordt een bedrag van 0,081 miljoen euro toegevoegd aan de bestemmingsreserve ten laste van het positieve saldo Voorjaarsnota 2016.
Als gevolg van bovenstaande zijn er de volgende mutaties in het programma Stedelijke Ontwikkeling (4.1.1. begeleiden, toetsen, subsidiëren)

Omschrijving	lasten	baten	onttrekking	storting
Vorming van een risicovoorziening	762			
Dekking uit de bestemmingsreserve			762	
Toekenning subsidie	50			
Onttrekking subsidie uit reserve			50	
Ontvangen uit crediteurenakkoord		96		
Toevoegen crediteurenakkoord aan reserve				96
Onttrekking uit URF			85	
Storting URF geld in reserve				85
Toevoeging reserve uit saldo Vjn 2016. Voor de onttrekking zie het programma Algemene middelen.				81
Totaal	**812**	**96**	**897**	**262**

Bedragen maal 1.000 euro

Mutatie 04

Wij hebben meer bijdragen van fondsen voor de expositie Castellum Hoge Woerd ontvangen. Deze bijdragen zijn gekoppeld aan extra uitgaven voor de expositie, waardoor wij incidenteel voorstellen

de baten en de lasten in het Programma Stedelijke Ontwikkeling (Borgen van de monumentale en cultuurhistorische waarden) met 0,065 miljoen euro te verhogen.

Bereikbaarheid

2016	lasten	baten	onttrekking	storting
mutatie 5	-6.608			6.608
mutatie 1	100			
mutatie 6	300	300		
mutatie 7	-557			
Totaal bereikbaarheid	**-6.765**	**300**	**0**	**6.608**
Bedragen maal 1.000 euro				

Mutatie 5

In de raadsvergadering van 6 november 2014 is door de raad het definitief ontwerp voor de fietsbrug Oog in Al vastgesteld en het krediet vrij gegeven. De investering in de school en gymzaal zal worden geactiveerd, waarbij de lasten geheel gedekt worden uit gemeentelijke gelden. Conform de regels dienen deze bijdragen gestort te worden in een activareserve, ter dekking van de kapitaallasten van de investering. Van het totaal benodigde bedrag van 7,317 miljoen euro is bij de verantwoording 2014 reeds 0,710 miljoen euro gereserveerd voor de activareserve. Het restant van 6,607 miljoen euro dient in 2016 te worden geregeld. De storting in de activareserve was begroot als last, maar zal als een storting in de activareserve moeten worden begroot. Wij stellen voor om in het programma Bereikbaarheid (Uitvoeren van projecten en maatregelen fiets) in 2016 incidenteel de lasten te verlagen met 6,607 miljoen euro en incidenteel de storting in de activareserve te verhogen met 6,607 miljoen euro, in verband met de dekking uit gemeentelijke middelen voor de nieuwbouw van de Montessorischool Oog in Al, als onderdeel van het project Fietsbrug oog in Al.

Mutatie 1, zie bewoners en bestuur.

Mutatie 6

Bij de VJN 2016 is in het programma Bereikbaarheid (Ambitie meer ruimte en kwaliteit door verplaatsen auto's en fietsers) voor 2016 incidenteel 0,3 miljoen euro lasten toegewezen. Dit is abusievelijk als lagere baten verwerkt in plaats hogere lasten. Met deze wijziging corrigeren wij deze fout.

Mutatie 7

De kostentoerekening (zie paragraaf 1.3) is een formule die een keer per jaar wordt vastgesteld. In de kostentoerekeningmethode 2016 zit een fout. Deze leidt tot een verkeerde doorberekening naar de programma's. Door middel van deze mutatie wordt dit gecorrigeerd. M.i.v. 2017 wordt deze toerekening vooraf onderworpen aan een extra toets, zodat deze fout in de toekomst wordt uitgesloten.
We hevelen de lasten in het programma Bereikbaarheid (Fietsparkeren en Parkeren Offstreet) met 0,557 miljoen euro over naar het programma Sport (zwembaden, sporthallen en sportparken)

(0,449 miljoen euro), Maatschappelijke Ontwikkeling (1.1. basisvoorzieningen) (0,054 miljoen euro) en Gemeentelijk Vastgoed(2.2. facilitair beheer) (0,054 miljoen euro).

Openbare ruimte en groen

2016	lasten	baten	onttrekking	storting
mutatie 2	-79			
Mutaties < 0,05 miljoen euro	-124			
Totaal openbare ruimte en groen	**-203**			
bedragen maal 1.000 euro				

Mutatie 2, zie bewoners en bestuur.

Maatschappelijke ondersteuning

2016	lasten	baten	onttrekking	storting
mutatie 7	54			
Totaal maatschappelijke ondersteuning	**54**	**0**	**0**	**0**
bedragen maal 1.000 euro				

Mutatie 07, zie bereikbaarheid

Veiligheid

2016	lasten	baten	onttrekking	storting
mutatie 8	100	100		
bedragen < 0,05 miljoen euro	40			
Totaal Veiligheid	**140**	**100**	**0**	**0**
bedragen maal 1.000 euro				

Mutatie 8

In de wijk Noordwest werken gemeente, politie en woningcorporaties samen in het aanpakken van woninginbraken. Van 1 september 2016 tot en met 31 december 2016 loopt er een project om goed hang- en sluitwerk te realiseren bij huurwoningen en om achterpaden te beveiligen. Uitgaande van 50% cofinanciering door Mitros draagt de gemeente bij in de kosten. Hiervoor wordt een eenmalige financiële bijdrage van het rijk ontvangen. In verband met de gemeentelijke bijdrage in de kosten verhogen wij in 2016 de lasten in het programma Veiligheid (woninginbraken, geweld en daders), met 0,100 miljoen euro. In verband met de financiële bijdrage van het rijk verhogen wij de baten op deze prestatiedoelstelling met hetzelfde bedrag.

Sport

2016	lasten	baten	onttrekking	storting
mutatie 9	575	575		
mutatie 10	-140	-140		
mutatie 7	449			
Totaal Sport	**884**	**435**	**0**	0
bedragen maal 1.000 euro				

Mutatie 9

Een interne verrekening tussen twee onderdelen was als lasten en negatieve lasten begroot. Vanwege belastingtechnische voorschriften moeten de negatieve lasten als baten worden geboekt. Wij verhogen de lasten in het programma Sport (Zwembaden) met 0,575 miljoen euro en verhogen de baten in het programma Sport (Zwembaden) met 0,575 miljoen euro in verband met het anders begroten van de interne verrekening van het budget voor schoolzwemmen.

Mutatie 10

Wij verlagen de lasten in het programma Sport (Sportparken) met 0,14 miljoen euro en verlagen de baten in het programma Sport (Sportparken) met 0,14 miljoen euro in verband met wegvallen van commercieel onderhoud voor derden.

Mutatie 7, zie bereikbaarheid

Vastgoed

2016	lasten	baten	onttrekking	storting
mutatie 7	-23			
bedragen < 0,05 miljoen euro	54			
Totaal Vastgoed	**31**	**0**	**0**	**0**
bedragen maal 1.000 euro				

Mutatie 7,zie bereikbaarheid.

Algemene middelen

2016	lasten	baten	onttrekking	storting
mutatie 2	-294			
mutatie 3			81	
bedragen < 0,05 miljoen euro	51	28		
Totaal algemene middelen	**-243**	**28**	**81**	**0**

Mutatie 2, zie bewoners en bestuur

Mutatie 3, zie stedelijke ontwikkeling

Algemene ondersteuning

2016	lasten	baten	onttrekking	storting
bedragen < 0,05 miljoen euro	115			
Totaal algemene ondersteuning	**115**	**0**	**0**	**0**
bedragen maal 1.000 euro				

1.2. Administratieve verwerking besluitvorming cyclusdocumenten

Naast de technische wijzigingsvoorstellen bevat deze begrotingswijziging ook de administratieve verwerking van de besluitvorming van de amendement 2015/62 (extra inzet op schuldhulpverlening), de Programmabegroting 2017 (corresponderende posten) en de tweede bestuursrapportage 2016 (peilstokken, bijsturingsvoorstellen). De uitwerking voor 2016 is in tabel 1, kolom 2, besluitvorming weergegeven.

In verband met de lengte van de tekst is het bijsturingsvoorstel uit de 2-e bestuursrapportage 2016 van Bereikbaarheid in de Voorjaarsnota summier beschreven. Hieronder zijn de financiële effecten voor betreffende mutatie (voor 2016) beschreven.

Bereikbaarheid

Alle onderstaande mutaties hebben betrekking op wijzigingen in het kasritme 2016 van Bereikbaarheid en komen voort uit de tweede bestuursrapportage 2016.

Prestatiedoelstelling 1.1. : Voor en/of samen met inwoners, ondernemers en bezoekers nemen we niet-fysieke maatregelen die bijdragen aan een duurzaam mobiliteitssysteem.

In 2016 stijgen de lasten stijgen met 3,004 miljoen euro, de baten stijgen met 1,979 miljoen euro en de onttrekking uit de reserve Bereikbaarheid stijgt met 1,025 miljoen euro.

Prestatiedoelstelling 1.2.1 1Uitvoeren van projecten en maatregelen die fiets en voetgangers als vormen van vervoer aantrekkelijker maken in een verkeersveilige stad

In 2016 stijgen de lasten met 1,723 miljoen euro, de baten stijgen met 1,377 miljoen euro, en de onttrekking uit de reserve Bereikbaarheid stijgt met 0,346 miljoen euro.

Prestatiedoelstelling 1.2.2. Uitvoeren van projecten en maatregelen die het gebruik van openbaar vervoer bevorderen

In 2016 dalen de lasten met 5,527 miljoen euro, de baten dalen met 6,466 miljoen euro en de onttrekking uit de reserve Bereikbaarheid stijgt met 0,939 miljoen euro.

1.2.3. Uitvoeren van projecten en maatregelen die bijdragen aan autogebruik dat past in een aantrekkelijke en bereikbare stad

In 2016 dalen de lasten met 0,207 miljoen euro, de baten stijgen met 4,918 miljoen euro, de storting in de reserve Bereikbaarheid stijgt met 5,236 miljoen euro en de onttrekking stijgt met 0,111 miljoen euro

1.3. Kostentoerekening en totaaloverzicht

Voor begrotingsjaar 2016 is de kostentoerekening tussen de onderdelen verwerkt. Kosten van het onderdeel algemene ondersteuning (exclusief overhead) worden via verdeelsleutels weer terugverdeeld naar de programma's. Het resultaat hiervan is in tabel 1, kolom 3 kostentoerekening weergegeven. In tabel 1, kolom 4 vindt u het totaalresultaat van de 3-e begrotingswijziging 2016.

In tabel 2 vindt u de actuele begroting 2016.

Tabel 1, 3-e begrotingswijziging 2016

	Techniek algemeen	Besluitvorming	Kostentoerekening	Totaal 3-e BGW 2016
Lasten				
Bewoners en Bestuur	217	201	37	455
Stedelijke ontwikkeling	902	7.513	0	8.415
Duurzaamheid		55	0	55
Bereikbaarheid	-6.765	-937	0	-7.701
Openbare ruimte en groen	-204	-2.500	0	-2.704
Werk en Inkomen		-149	0	-149
Onderwijs		189	185	374
Maatschappelijke Ondersteuning	54	815	8	877
Jeugd	0	1.221	-316	905
Volksgezondheid		0	0	0
Veiligheid	140	0	-65	75
Cultuur		175	0	175
Sport	884	0	74	958
Gemeentelijk Vastgoed	31	0	0	31
Algemene middelen	-243	0	0	-243
Algemene Ondersteuning	115	0	78	193
Totaal lasten	**-4.868**	**6.583**	**0**	**1.715**
Baten			0	0
Bewoners en Bestuur		0	0	0
Stedelijke ontwikkeling	161	5.136	0	5.297
Duurzaamheid		0	0	0
Bereikbaarheid	300	1.808	0	2.108
Openbare ruimte en groen		0	0	0
Werk en Inkomen		0	0	0
Onderwijs		0	0	0
Maatschappelijke Ondersteuning		-81	0	-81
Jeugd		0	0	0

	Techniek algemeen	Besluitvorming	Kostentoerekening	Totaal 3-e BGW 2016
Volksgezondheid		0	0	0
Veiligheid	100	0	0	100
Cultuur		0	0	0
Sport	435	0	0	435
Gemeentelijk Vastgoed		0	0	0
Algemene middelen	28	4.804	0	4.832
Algemene Ondersteuning	0	0	0	0
Totaal baten	**1.024**	**11.667**	**0**	**12.691**
Toevoeging reserves			0	0
Bewoners en Bestuur		0	0	0
Stedelijke ontwikkeling	262	0	0	262
Duurzaamheid		0	0	0
Bereikbaarheid	6.608	5.236	0	11.843
Openbare ruimte en groen		2.500	0	2.500
Werk en Inkomen		0	0	0
Onderwijs		0	0	0
Maatschappelijke Ondersteuning		0	0	0
Jeugd		0	0	0
Volksgezondheid		0	0	0
Veiligheid		0	0	0
Cultuur		0	0	0
Sport		0	0	0
Gemeentelijk Vastgoed		0	0	0
Algemene middelen		0	0	0
Algemene Ondersteuning		0	0	0
Totaal toevoeging reserves	**6.870**	**7.736**	**0**	**14.605**
Onttrekking reserves				
Bewoners en Bestuur		0	0	0
Stedelijke ontwikkeling	897	231	0	1.128
Duurzaamheid		0	0	0

	Techniek algemeen	Besluitvorming	Kostentoerekening	Totaal 3-e BGW 2016
Bereikbaarheid	0	2.421	0	2.421
Openbare ruimte en groen		0	0	0
Werk en Inkomen		0	0	0
Onderwijs		0	0	0
Maatschappelijke Ondersteuning		0	0	0
Jeugd		0	0	0
Volksgezondheid		0	0	0
Veiligheid		0	0	0
Cultuur		0	0	0
Sport		0	0	0
Gemeentelijk Vastgoed		0	0	0
Algemene middelen	81	0	0	81
Algemene Ondersteuning		0	0	0
Totaal onttrekking reserves	**978**	**2.652**	**0**	**3.630**
Saldo na mutatie reserves	**0**	**0**	**0**	**0**
bedragen maal 1.000 euro.				

Actuele Programmabegroting 2016

	Nominale begroting 2016	3e TW 2015	1e TW 2016	2e TW 2016	3e TW 2016	Actuele Programma-begroting 2016
	* 1.000 EUR	* 1.000 EUR	* 1.000 EUR	* 1.000 EUR	* 1.000 EUR	* 1.000 EUR
Lasten						
Bewoners en Bestuur	36.397	-371	-266	2.599	455	38.814
Stedelijke ontwikkeling	236.063	-10.094		21.442	8.415	255.826
Duurzaamheid	11.017	380		2.199	55	13.652
Bereikbaarheid	50.707	40.790	-159	-3.389	-7.701	80.248
Openbare ruimte en groen	149.996	341	67	2.218	-2.704	149.919

	Nominale begroting 2016	3e TW 2015	1e TW 2016	2e TW 2016	3e TW 2016	Actuele Programma-begroting 2016
Economie	12.713	156		1.535		14.404
Werk en Inkomen	225.004	-82		6.521	-149	231.294
Onderwijs	93.970	328	2.431	3.542	374	100.645
Maatschappelijke Ondersteuning	205.247	-10.040	4.619	5.055	877	205.758
Jeugd	79.743	-5.963	-185	263	905	74.763
Volksgezondheid	25.961	-369	-168	1.423		26.846
Veiligheid	43.742	0	0	2.551	75	46.367
Cultuur	40.766	-21		-35	175	40.885
Sport	34.089	-34	165	-409	958	34.770
Gemeentelijk Vastgoed	22.700	35	-1.774	896	31	21.887
Algemene middelen	34.649	976	672	13.502	-243	49.556
Algemene Ondersteuning	100.853	1.426	-946	6.257	193	107.784
Totaal lasten	**1.403.616**	**17.460**	**4.456**	**66.171**	**1.715**	**1.493.418**
Baten						
Bewoners en Bestuur	7.192		-161	1.227		8.258
Stedelijke ontwikkeling	228.905	-13.279		41.713	5.297	262.636
Duurzaamheid	2.893	-2.622				271
Bereikbaarheid	40.391	18.915		220	2.108	61.634
Openbare ruimte en groen	88.194	209	0	487		88.890
Economie						
Werk en Inkomen	151.373			4.834		156.207
Onderwijs	21.457	0	1.000	1.373		23.830
Maatschappelijke Ondersteuning	7.199	-637	4.000	1.136	-81	11.617
Jeugd						
Volksgezondheid	3.007	-459	-28	283		2.803
Veiligheid	433			37	100	570
Cultuur	2					2

	Nominale begroting 2016	3e TW 2015	1e TW 2016	2e TW 2016	3e TW 2016	Actuele Programma-begroting 2016
Sport	7.791	0	-95	400	435	8.531
Gemeentelijk Vastgoed	29.527		-49	1.363		30.841
Algemene middelen	781.715	-13.096		13.248	4.832	786.699
Algemene Ondersteuning	2.087	1.958	-212	947	0	4.781
Totaal baten	**1.372.166**	**-9.011**	**4.456**	**67.269**	**12.691**	**1.447.570**
Saldo van lasten en baten	**31.450**	**26.470**	**0**	**-1.097**	**-10.975**	**45.848**
Storting reserves						
Bewoners en Bestuur	616					616
Stedelijke ontwikkeling	300	-180		250	262	632
Duurzaamheid	41					41
Bereikbaarheid	12.471	-8.130	0	0	11.843	16.184
Openbare ruimte en groen	4.000			621	2.500	7.121
Economie						
Werk en Inkomen						
Onderwijs				2.206		2.206
Maatschappelijke Ondersteuning						
Jeugd						
Volksgezondheid						
Veiligheid						
Cultuur	1.102					1.102
Sport	48		0	1.385		1.434
Gemeentelijk Vastgoed				1.400		1.400
Algemene middelen	4.137			34.897		39.034
Algemene Ondersteuning				1.466		1.466
Totaal storting reserves	**22.716**	**-8.310**	**0**	**42.225**	**14.605**	**71.236**

	Nominale begroting 2016	3e TW 2015	1e TW 2016	2e TW 2016	3e TW 2016	Actuele Programma-begroting 2016
Onttrekking reserves						
Bewoners en Bestuur				400		400
Stedelijke ontwikkeling	14.917	3.187		3.094	1.128	22.326
Duurzaamheid		639		149		788
Bereikbaarheid	14.012	14.024	0	448	2.421	30.906
Openbare ruimte en groen	8.526			50		8.576
Economie				408		408
Werk en Inkomen		331		874		1.205
Onderwijs	5.407			1.805		7.212
Maatschappelijke Ondersteuning	15			2.077		2.092
Jeugd						
Volksgezondheid	325		0	706		1.030
Veiligheid				101		101
Cultuur	1.207	-21				1.186
Sport	1.882		0			1.882
Gemeentelijk Vastgoed	2.605		0	820		3.425
Algemene middelen	5.271			28.519	81	33.871
Algemene Ondersteuning				1.676		1.676
Totaal onttrekking reserves	**54.166**	**18.161**	**0**	**41.127**	**3.630**	**117.084**
Saldo na mutaties reserves	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Productenraming 2016

	Lasten	Baten 1)	Saldo	Bijdrage algemene middelen	Resultaat voor bestemming	Toevoeging Reserves	Onttrekking Reserves	Resultaat ná bestemming
	* 1.000 EUR	* 1.000 EUR	* 1.000 EUR	* 1.000 EUR	* 1.000 EUR	* 1.000 EUR	* 1.000 EUR	* 1.000
Programma's 2016 totaal	**1.493.418**	**1.447.570**	**-45.848**	**0**	**-45.848**	**71.236**	**117.084**	**0**
Bewoners en Bestuur	**38.814**	**8.258**	**-30.555**	**30.771**	**216**	**616**	**400**	**0**
Profilering Utrecht	317		-317	317				
Bovengemeentelijke samenwerking	2.311	864	-1.447	1.447				
Internationale samenwerking	597		-597	597				
Bestuursorganen	1.872		-1.872	1.872				
Volksfeesten	194		-194	194				
Raadsorganen	4.397		-4.397	4.397				
Ombudszaken	53		-53	53				
Burgerjaarverslag	5		-5	5				
Wijkbureau's	6.524		-6.524	6.524				
Initiatievenfonds	4.472		-4.472	4.472				
Burgerzaken	9.199	7.172	-2.027	2.643	616	616		
Experiment Bedrijven Investeringszones	150	156	6	-6				
Het Utrechts Archief	2.897	66	-2.831	2.831				
KlantContactCentrum	3.036		-3.036	3.036				
Publieksdienstverlening	2.789		-2.789	2.389	-400		400	0
Stedelijke ontwikkeling	**255.826**	**262.636**	**6.811**	**-28.505**	**-21.694**	**632**	**22.326**	**0**
Bedrijfsmiddelen REO	-4.728		4.728	-4.728				
Stedenbouw	599		-599	550	-49		49	0
Strategie	748		-748	748				
Beleidsontwikkeling Grondzaken	194		-194	194				
Gebiedsontwikkeling JZ	1.903	499	-1.405	1.405				
Conversies en bestemmingswijzigingen	5.896	7.376	1.480	-1.480				
Uitgiftes	620	620	0	0				

	Lasten	Baten 1)	Saldo	Bijdrage algemene middelen	Resultaat voor bestemming	Toevoeging Reserves	Onttrekking Reserves	Resultaat ná bestemming
Erfpachtbeheer	5.328	10.397	5.069	-5.069				
Gebiedsmanagement	5.365	762	-4.603	3.851	-752		752	0
Stedenbouw en planologie	475		-475	475				
Stedelijke Herontwikkeling	5.777		-5.777	125	-5.652		5.652	0
Grondexploitaties	32.215	32.323	108	-4.974	-4.866		4.866	0
Wonen	6.170		-6.170	3.107	-3.063		3.063	0
Krachtwijken	3.367		-3.367	0	-3.367		3.367	0
Behoud en gebruik monumenten en cultuurhistorische waarden	3.751	500	-3.251	2.755	-496	632	1.128	0
Vergunningen	8.221	12.852	4.631	-4.631				
Bouw- en woningtoezicht	4.937	600	-4.337	4.087	-250		250	0
Woningbouwprojecten	5.618	31.747	26.130	-26.130				
Commercieel Vastgoed	-5.051	512	5.563	-5.563				
Infrastructuur	0	0	0	0				
Parken en Plas	8.717	10.620	1.903	-1.903				
Leidsche Rijn Centrum	23.564	8.965	-14.599	14.599				
Overige projecten	20.355	34.280	13.925	-16.084	-2.159		2.159	0
Onderhanden werk	6.733		-6.733	6.733				
POS onderhanden werk	15.246	0	-15.246	15.246				
Werkg en ec potentie	99.756	110.584	10.828	-11.817	-989		989	0
Leefbaarheid en veiligheid	0	0	0	0	0		0	0
Bereikbaarheid	0	0	0	0				
Stadskantoor incidenteel	50		-50	0	-50		50	0
Duurzaamheid	**13.652**	**271**	**-13.380**	**12.634**	**-747**	**41**	**788**	**0**
Klimaat en energie	520	207	-313	313				
Groen en Duurzaam	4.122		-4.122	4.163	41	41		
Utrechtse Energie	3.675		-3.675	2.987	-688		688	0
Lucht, geluid en externe veiligheid	1.211	61	-1.150	1.150				
Bodemverontreiniging	4.124	3	-4.121	4.021	-100		100	0

	Lasten	Baten 1)	Saldo	Bijdrage algemene middelen	Resultaat voor bestemming	Toevoeging Reserves	Onttrekking Reserves	Resultaat ná bestemming
Bereikbaarheid	**80.248**	**61.634**	**-18.615**	**3.893**	**-14.722**	**16.184**	**30.906**	**0**
Duurzame Mobiliteit (niet fysiek)	9.947	5.177	-4.770	-180	-4.950		4.950	0
Fiets	13.655	3.304	-10.351	1.562	-8.789	6.608	15.396	0
Verkeersveiligheid	4.643		-4.643	292	-4.351	0	4.351	0
OV	16.197	12.893	-3.304	0	-3.304		3.304	0
Verkeers-, vervoer- en parkeerbeleid	594		-594	529	-65		65	0
Programmamanagement	2.058		-2.058	2.058				
Bedrijfsmiddelen M&M	-2.372		2.372	-2.372				
Auto	15.363	8.787	-6.576	12.992	6.416	7.116	700	0
P&R	211		-211	1.938	1.727	1.938	211	0
Parkeren	959	0	-959	1.332	373	523	150	0
Parkeren Offstreet Expl. SB	1.406	3.717	2.311	-2.311				
Parkeren Offstreet B&O SB	1.032		-1.032	474	-558		558	0
Parkeren Straat VTH	8.849	27.079	18.230	-18.283	-53		53	0
Parkeren Offstreet UVO	2.443		-2.443	1.938	-505		505	0
Fietsparkeren	551	0	-551	131	-420		420	0
Fietsparkeren Exploitatie SB	2.406	477	-1.929	1.686	-243		243	0
Fietsparkeren B&O SB	43		-43	43				
Fietsparkeren VTH	2.039	200	-1.839	1.839				
Fietsparkeren UVO	226		-226	226				
Openbare ruimte en groen	**149.919**	**88.890**	**-61.029**	**59.574**	**-1.455**	**7.121**	**8.576**	**0**
Dienstverlening Heel en Veilig	3.555	1.250	-2.305	2.305				
Stedelijk beheer openbare ruimte	45.698	3.720	-41.978	40.599	-1.379	6.621	8.000	0
Stedelijk beheer ruimtelijke voorz.en	1.835	884	-951	951				
Rioolrechten	924	37.762	36.838	-36.838				
Stedelijk Beheer Riolen & rioolgemalen	29.114	200	-28.914	28.914				
Dienstverlening Schoon en Netjes	0	0	0	0				
Dagelijks Onderhoud Straatreiniging	16.695	789	-15.906	15.906				

	Lasten	Baten 1)	Saldo	Bijdrage algemene middelen	Resultaat voor bestemming	Toevoeging Reserves	Onttrekking Reserves	Resultaat ná bestemming
Dagelijks onderhoud openbare ruimte	14.261	2	-14.260	14.260				
Behandeling Vergunning aanvragen openbare ruimte	943	1.176	233	-233				
Exploitatie Verhuur Openbare Grond en Reclamevoorzieningen	149	2.920	2.771	-2.771				
Toezicht en Handhaving	1.918	40	-1.878	1.878				
Groenstructuurplan	2.153		-2.153	2.653	500	500		
Stadsnatuur	0		0	0				
Groen en recreatie om de stad	1.101		-1.101	1.051	-50		50	0
Inzamelen en afvoeren van afval	3.696	31.686	27.990	-27.990				
Huishoudelijke afvalinzameling	22.043	2.605	-19.438	18.915	-523		523	0
Overheidstaken(exclusief huishoudelijk afval en facilitaire inzameling)	233	126	-107	107				
Bedrijfsafval inzameling	3.723	4.320	597	-597				
Marktdienst	612	697	85	-85				
Havendienst	1.264	711	-552	549	-3		3	0
Economie	**14.404**		**-14.404**	**13.996**	**-408**		**408**	**0**
Versterken economische structuur	9.176		-9.176	8.826	-350		350	0
Torisme en Evenementen	1.821		-1.821	1.821				
Werkgelegenheid	3.407		-3.407	3.349	-58		58	0
Werk en Inkomen	**231.294**	**156.207**	**-75.086**	**73.881**	**-1.205**		**1.205**	**0**
Werkgelegenheidsoffensief	774		-774	774				
Reïntegratie	19.395	1.008	-18.387	18.219	-168		168	0
Versnelling Overvecht: Werk en ondernemerschap	150		-150	150				
Sociale Werkvoorziening	24.937	3.972	-20.965	20.259	-706		706	0
Verstrekken bijstandsuitkering	165.748	151.047	-14.701	14.701				
Minimabeleid	20.289	180	-20.109	19.778	-331		331	0
Onderwijs	**100.645**	**23.830**	**-76.815**	**71.808**	**-5.007**	**2.206**	**7.212**	**0**
Voorziening Huisvestingcalamiteiten	588		-588	588				
Onderwijshuisvesting	40.293	1.560	-38.734	37.583	-1.151	2.206	3.356	0

	Lasten	Baten 1)	Saldo	Bijdrage algemene middelen	Resultaat voor bestemming	Toevoeging Reserves	Onttrekking Reserves	Resultaat ná bestemming
Leerlingenvervoer	3.698		-3.698	3.698				
Cognitie 0-12	22.953	19.759	-3.194	3.193	-2		2	0
Zorg 0-12	3.976	320	-3.656	3.656				
Talentontwikkeling 0-12	6.429	42	-6.387	6.387				
Ontwikkeling en Arbeid	0		0	0				
Cognitie 12-23	207		-207	207				
Zorg 12-23	1.802	355	-1.447	1.447				
Talentontwikkeling 12-23	1.338		-1.338	1.338				
Schoolloopbaan 12-23	7.436	1.794	-5.641	5.641				
Bibliotheek Utrecht	11.925		-11.925	8.070	-3.855		3.855	0
Maatschappelijke Ondersteuning	**205.758**	**11.617**	**-194.141**	**192.050**	**-2.092**		**2.092**	**0**
Accommodaties MO (MO)	2.009		-2.009	1.757	-252		252	0
Accommodaties MO (UVO)	0	0	0	0				
Samenlevingsinitiatieven	9.439		-9.439	9.439				
Ondersteuning vrijwilligerswerk en mantelzorg	1.317		-1.317	1.317				
Informatie, ondersteuning, vrijwilligerswerk, mantelzorg (MnV)	16.304	2.666	-13.638	13.638				
Accommodaties maatschappelijke activiteiten	0		0	0				
Accommodaties Welzijn	6.524	748	-5.775	5.775				
Buurtteamorganisatie Sociaal	19.923	284	-19.639	19.639				
Aanpak sociale Problematiek	325		-325	325				
Intensieve ondersteuning	16.555		-16.555	16.555				
Maatwerkvoorzieningen (W&I)	32.354	3.919	-28.435	28.435				
Beschermd wonen	77.916	4.000	-73.916	73.916				
Maatschappelijke Opvang	12.037		-12.037	11.210	-827		827	0
GiA	6.223		-6.223	6.223				
Vreemdelingen	4.834		-4.834	3.821	-1.013		1.013	0
Jeugd	**74.763**		**-74.763**	**74.763**				
Verwijsindex en Jeugdmonitor	54		-54	54				

	Lasten	Baten 1)	Saldo	Bijdrage algemene middelen	Resultaat voor bestemming	Toevoeging Reserves	Onttrekking Reserves	Resultaat ná bestemming
Jeugd en vrije tijd	2.805		-2.805	2.805				
Buurtteams Jeugd en Gezin	13.957		-13.957	13.957				
Versnelling Overvecht: Opvoeden en opgroeien	325		-325	325				
Generalistische ondersteuning	338		-338	338				
Specialistische ondersteuning	21.336		-21.336	21.336				
Residentiele hulp	13.516		-13.516	13.516				
Crisis Jeugdzorg	1.813		-1.813	1.813				
Complexe problematiek	10.071		-10.071	10.071				
AMHK	201		-201	201				
SAVE	10.347		-10.347	10.347				
Volksgezondheid	**26.846**	**2.803**	**-24.044**	**23.013**	**-1.030**		**1.030**	**0**
Utrecht stad waar inwoners gezond&veerk	26.459	2.803	-23.656	22.626	-1.030		1.030	0
Kwetsbare Utrechters	0	0	0	0				
Zeer kwetsbare Utrechters	188	0	-188	188	0		0	0
Versnelling Overvecht: Gezonde Wijk	200		-200	200				
Veiligheid	**46.367**	**570**	**-45.798**	**45.697**	**-101**		**101**	**0**
Nazorg ex-delinquenten	54		-54	54				
Aanpak woninginbraak	1.483	191	-1.292	1.292				
Aanpak geweld	59		-59	59				
Thor Veiligheid	1.119	0	-1.119	1.119				
Aanpak ernstig overlastgevende gezinnen	74		-74	74				
Aanpak jeugdgroepen en jeugdige daders	1.469		-1.469	1.469				
Jeugd en Veiligheid	3.513		-3.513	3.513				
THOR Jongerenoverlast	1.279	0	-1.279	1.279				
Aanpak Keurmerk Veilig Ondernemen	0		0	0				
Aanpak wijkveiligheid	1.581		-1.581	1.581				
Veilig ondernemen	177		-177	177				
THOR Wijkveiligheid	1.504	0	-1.504	1.504				

	Lasten	Baten 1)	Saldo	Bijdrage algemene middelen	Resultaat voor bestemming	Toevoeging Reserves	Onttrekking Reserves	Resultaat ná bestemming
Versnelling Overvecht: Veiligheid	250		-250	250				
Bestuurlijke aanpak en maatregelen	1.558	0	-1.558	1.457	-101		101	0
Vergunning. & handhaving bijzond. wetten	1.160	364	-796	796				
Aanpak verstoringen OO en MO	2.925	15	-2.910	2.910				
THOR Evenementen	256	0	-256	256				
IB AUTO Cameratoezicht	359		-359	359				
Crisisbeheersing en piket	27.547		-27.547	27.547				
Cultuur	**40.885**	**2**	**-40.883**	**40.800**	**-84**	**1.102**	**1.186**	**0**
Productie en Programmering	33.792		-33.792	33.706	-86	1.100	1.186	0
Participatie Cultuur	5.354		-5.354	5.354				
Internationalisering cultuur	1.740	2	-1.738	1.740	2	2		
Sport	**34.770**	**8.531**	**-26.239**	**25.790**	**-449**	**1.434**	**1.882**	**0**
Accomodaties beleid en ontwikkeling	782		-782	744	-38		38	0
Zwembaden	0	0	0	0	0		0	0
Zwembaden UVO	2.165	212	-1.953	1.832	-120		120	0
Zwembaden SB	8.114	3.829	-4.285	4.285				
Buitenaccommodaties	0	0	0	0	0	0	0	0
Buitenaccommodaties UVO	5.056	853	-4.204	4.101	-103	1.434	1.536	0
Buitenaccommodaties SB	4.382	802	-3.580	3.580				
Binnenaccommodaties	0	0	0	0	0		0	0
Binnenaccommodaties UVO	2.051	150	-1.901	1.713	-188		188	0
Binnenaccommodaties SB	8.558	2.685	-5.873	5.873				
Vernieuwende initiatieven	918		-918	918				
Grotere sportdeelname kinderen	1.307		-1.307	1.307				
Goed gebruik sportvoorz id wijk/buurt	169		-169	169				
Breder sportaanbod bij functiebeperking.	274		-274	274				
Topsportevenementen	993		-993	993				
Gemeentelijk Vastgoed	**21.887**	**30.841**	**8.954**	**-10.980**	**-2.025**	**1.400**	**3.425**	**0**

	Lasten	Baten 1)	Saldo	Bijdrage algemene middelen	Resultaat voor bestemming	Toevoeging Reserves	Onttrekking Reserves	Resultaat ná bestemming
Vastgoedbeheer	0	0	0	0	0		0	0
Vastgoedbeheer DMO	435	4.100	3.665	-2.348	1.317	1.400	83	0
Vastgoedadvies en overige dienstverl.	339		-339	0	-339		339	0
Gemeentelijk vastgoed optimaal gebr.UVO	8.029	24.639	16.609	-19.458	-2.848		2.848	0
Gemeentelijk vastgoed optimaal gebr.SB	10.654		-10.654	10.654				
Voldoende MFA's	673	1.088	415	-570	-155		155	0
Facilitair beheer MFA's	0	0	0	0				
Facilitair beheer MFA's SB	1.757	1.015	-742	742				
Algemene middelen	**49.556**	**786.699**	**737.143**	**-731.979**	**5.164**	**39.034**	**33.871**	**0**
Onroerendezaakbelasting	5.778	92.796	87.018	-87.018				
Precario-, toeristen- en hondenbelasting	264	2.794	2.529	-2.529				
Gemeentefondsuitkering		634.216	634.216	-634.216				
Aandelen en concessies		1.250	1.250	-1.250				
Financiering	26.319	55.643	29.324	-29.324				
SP investeringen	0		0	0				
Stelposten	19.592		-19.592	24.756	5.164	39.034	33.871	0
SP Onvoorzien	159		-159	159				
Frictiefonds Leidsche Rijn	-2.557		2.557	-2.557				
Algemene Ondersteuning	**107.784**	**4.781**	**-103.003**	**102.793**	**-210**	**1.466**	**1.676**	**0**
Raadsorganen	0		0	0				
Overhead overig	1.468	1.669	201	0	201	683	482	0
F&C, JZ, Inkoop	12.082	276	-11.806	12.589	783	783		
HRM, Facilitair	39.100	1.981	-37.119	37.091	-28		28	0
IPM	42.349	816	-41.533	40.367	-1.166		1.166	0
Advies en ondersteuning	12.786	40	-12.746	12.746				

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	20 december 2016
Behandeld door	Ed de Haan/Raymond Bijen
Doorkiesnummer	030 - 2864877 /2860229
E-mailadres	e.de.haan@utrecht.nl/r.bijen@utrecht.nl
Kenmerk	4108046/20161220
Onderwerp	Subsidieverlening Stichting Domplein

Geachte leden van de raad ,

Gelet op de toezegging tijdens de behandeling van de 3e Technische Wijziging van de begroting 2016 in de raadscommissie Mens en Samenleving d.d. 15 december 2016 zenden wij u deze memo waarin wij u nader informeren over de subsidieverlening aan de Stichting Domplein 2013 in 2016.
Uw vraag is waarom de subsidie van de provincie aan de stichting niet vooraf is gegaan aan deze subsidie.

In lijn met gevoerd bestuurlijk overleg heeft de provincie aan de stichting toegezegd een subsidie van € 100.000 te willen verlenen. De stichting heeft bij de provincie een subsidie aangevraagd. Beoogd wordt de subsidie met name in 2017 en 2018 te besteden. De subsidieaanvraag is momenteel bij de provincie in behandeling.

Gegeven het nog niet toekennen van deze subsidie in de loop van 2016, kennen wij voor het jaar 2016 de subsidie van € 50.000,- toe, zoals in lijn met de meerjarenraming 2015-2033.
De stichting kan jaarlijks een subsidieaanvraag bij ons in dienen, met daarbij een bijgestelde begroting en activiteitenplan. Uiteraard zal de stichting hierbij ook de naar verwachting begin 2017 toegekende provinciale subsidie betrekken. Op basis van deze informatie zullen wij jaarlijks de hoogte van de door ons toe te kennen subsidie vaststellen, uiteraard passend binnen de beschikbare € 400.000.- voor de jaren 2016-2025.

Met vriendelijke groet,

Jeroen Kreijkamp
Kees Geldof

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Roelofs, Y.B.M. (Yvonne)
Kenmerk	16.507806
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 120

Derde begrotingswijziging 2016

besluit

1 De derde begrotingswijziging 2016 vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Werk en Inkomen Quak, E.S. (Sabine)
Kenmerk	16.509641
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 121
Geheim	Nee

Verordening Individuele inkomenstoeslag 2017

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 De Verordening Individuele inkomenstoeslag gemeente Utrecht 2017 vast te stellen

2 De Verordening individuele inkomenstoeslag Utrecht 2015 in te trekken per 1 januari 2017.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Terug in de raad:

De PvdA overweegt een amendement t.a.v. de in verordening voorgenomen bedragen voor 2018.

Status: B

Bijlages
Voorstel: Voorstel_7787
Bijlage: Verordening individuele inkomenstoeslag 2017
Bijlage: rsv getekend raadsbesluit nr 121

Eerdere besluitvorming
Tijdens de raadsbehandeling op 8 december 2016 is besloten de Individuele inkomenstoeslag voorlopig voort te zetten en de energieregeling voor ouderen te beëindigen.

Uitvoering

Gemeente Utrecht

Context

Op donderdag 8 december jl. heeft de gemeenteraad ingestemd met Utrecht Inclusief deel 2, inzet van de armoederegelingen. Onderdeel van het voorstel is het voorlopig voortzetten van de Individuele inkomenstoeslag (IIT) voor mensen onder de AOW-gerechtige leeftijd die drie jaar of langer een inkomen hebben tot 110% van de bijstandsnorm. Daarnaast heeft de raad besloten om de energieregeling voor ouderen te beëindigen. Als gevolg hiervan moet per 1 januari 2017 de Verordening Individuele inkomenstoeslag gemeente Utrecht worden aangepast en heeft het college de Beleidsregel hoge energiekosten ouderen per 1 januari 2017 ingetrokken.

Ten behoeve van de ouderen die pas eind 2016 weten of de energiekosten dat jaar daadwerkelijk hoger uit zijn gevallen, loopt de aanvraagperiode door t/m 31 januari 2017.

Beslispunt

1 De Verordening Individuele inkomenstoeslag gemeente Utrecht 2017 vast te stellen

Argumenten

1.1 Hiermee wordt de aanpassing van de hoogte van de bedragen van de IIT zoals vermeld in de notitie 'Verdieping Utrecht Inclusief deel 2, inzet van de armoederegelingen' geformaliseerd.
Voorlopige voortzetting van de individuele inkomenstoeslag maakt aanpassing nodig van de bedragen in artikel 4 van de Verordening Individuele inkomenstoeslag.

Beslispunt

2 De Verordening individuele inkomenstoeslag Utrecht 2015 in te trekken per 1 januari 2017.

Argumenten

2.1 De Verordening Individuele inkomenstoeslag Utrecht 2017 vervangt de huidige verordening.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Werk en Inkomen Quak, E.S. (Sabine)
Kenmerk	16.509641
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 121

Verordening Individuele inkomenstoeslag 2017

besluit

1 De Verordening Individuele inkomenstoeslag gemeente Utrecht 2017 vast te stellen

2 De Verordening individuele inkomenstoeslag Utrecht 2015 in te trekken per 1 januari 2017.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Verordening individuele inkomenstoeslag gemeente Utrecht 2017

(raadsbesluit van 22 december 2016)

De raad van de gemeente Utrecht;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van <datum> met kenmerk <kenmerknummer>
gelet op artikel 8, eerste lid, van de Participatiewet; artikel 149 van de Gemeentewet;
overwegende dat de Participatiewet gemeenten verplicht om bij verordening regels te stellen met betrekking tot het verlenen van een individuele inkomenstoeslag als bedoeld in artikel 36 van de wet;
besluit vast te stellen de Verordening individuele inkomenstoeslag gemeente Utrecht 2017 gemeente Utrecht

Artikel 1. Begrippen

In deze verordening wordt verstaan onder:
a. wet: Participatiewet
b. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;
c. inkomen: totaal van het inkomen, bedoeld in artikel 32 van de wet, al dan niet aangevuld met algemene bijstand;
d. gezin: de gehuwden tezamen en de alleenstaande met zijn of haar ten laste komende kind of kinderen;
e. individuele inkomenstoeslag: toeslag zoals bedoeld in artikel 36 van de wet;
f. peildatum: datum waarop een persoon individuele inkomenstoeslag aanvraagt;
g. referteperiode: periode van drie jaar voorafgaand aan de peildatum;

Artikel 2. Indienen verzoek

Een verzoek als bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de wet, wordt ingediend middels een door het college vastgesteld formulier.

Artikel 3. Langdurig laag inkomen

1. Een persoon heeft een langdurig laag inkomen als bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de wet als hij aangewezen is op een inkomen dat gedurende referteperiode niet meer bedraagt dan 110% van de van toepassing zijnde bijstandsnorm, bedoeld in artikel 21 van de wet, aangevuld, indien van toepassing, met de tegemoetkoming op grond van de Wet op de kindregelingen. Artikel 22a van de wet blijft hierbij buiten toepassing.
2. Het college stelt nadere regels met betrekking tot de toepassing van het eerste lid ten aanzien van bepaalde categorieën personen.

Artikel 4. Hoogte individuele inkomenstoeslag

1. Een individuele inkomenstoeslag bedraagt per kalenderjaar:
a. alleenstaande: € 200,00
b. alleenstaande ouder met uitsluitend kinderen jonger dan 12 jaar: € 0,00
c. alleenstaande ouder met ten minste 1 kind ouder dan 11 jaar: € 600,00
d. gehuwden/samenwonenden zonder kinderen of met uitsluitend kinderen jonger dan 12 jaar: € 560,00
e. gehuwden/samenwonenden met tenminste 1 kind ouder dan 11 jaar: € 800,00

2. De Individuele Inkomenstoeslag komt alle personen van het huishouden gezamenlijk toe. Als één van de gehuwden is uitgesloten van het recht op Individuele Inkomenstoeslag ingevolge de artikelen 11 of 13, eerste lid, van de wet, komt de rechthebbende echtgenoot in aanmerking voor een individuele inkomenstoeslag naar de hoogte die voor hem als alleenstaande of alleenstaande ouder zou gelden.
3. De bedragen genoemd in het eerste lid onder a. en b. wijken bij een peildatum in het jaar 2017 als volgt af:
a. Alleenstaande: € 250,00
b. Alleenstaande ouder met uitsluitend kinderen jonger dan 12 jaar: € 300,00.
4. Het bedrag genoemd in het eerste lid onder b. wijkt bij een peildatum in het jaar 2018 als volgt af: Alleenstaande ouder met uitsluitend kinderen jonger dan 12 jaar: € 150,00.
5. Voor toepassing van het eerste lid is de situatie op de peildatum bepalend.
6. De bedragen genoemd in het eerste lid worden jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig de ontwikkelingen van de consumentenprijsindex volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek. De bedragen worden naar boven afgerond op hele euro's.

Artikel 5. Hardheidsclausule

Het college kan, in afwijking van de verordening, besluiten tot toekenning van de Individuele Inkomenstoeslag als afwijzing daarvan naar het oordeel van het college kennelijk onredelijk is.

Artikel 6. Intrekken oude verordening

De Verordening individuele inkomenstoeslag Utrecht 2015 wordt ingetrokken per 1 januari 2017.

Artikel 7. Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2017.

Artikel 8. Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening individuele inkomenstoeslag gemeente Utrecht 2017

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 22 december 2016

De griffier,
mr. M. van Hall CMC

De burgemeester,
mr. J.H.C. van Zanen

Toelichting op de artikelen

Algemeen
Aan de bijstand ligt het uitgangspunt ten grondslag dat het normbedrag, bedoeld ter voorziening in de algemeen noodzakelijke kosten van het bestaan in beginsel toereikend is. Toch kan de financiële positie van mensen die langdurig op een minimuminkomen zijn aangewezen onder druk komen te staan als er na verloop van tijd geen enkel perspectief lijkt te zijn om door inkomen uit arbeid het inkomen te verhogen. Om die reden is bij de invoering van de Wet werk en bijstand (hierna: WWB) in 2004 de langdurigheidstoeslag in het leven geroepen. Sinds 1 januari 2009 is de langdurigheidstoeslag

gedecentraliseerd. Ook is de langdurigheidstoeslag sinds die datum een bijzondere vorm van (categoriale) bijzondere bijstand. Per 1 januari 2015 vervangt de individuele inkomenstoeslag de langdurigheidstoeslag. Dit betekent dat het college een individuele inkomenstoeslag kan verlenen als een persoon voldoet aan de voorwaarden daarvoor. Het college kan in beleidsregels aangeven welke groepen niet in aanmerking komen voor individuele inkomenstoeslag.

Vast te leggen regels in verordening
De individuele inkomenstoeslag is niet gerelateerd aan bepaalde kosten. Het is een inkomensondersteunende maatregel voor bepaalde personen die langdurig een laag inkomen hebben en daarbij, gelet op de omstandigheden van die persoon, geen uitzicht hebben op inkomensverbetering (artikel 36, eerste lid, van de Participatiewet). Deze verordening stelt regels over het verlenen van een individuele inkomenstoeslag als bedoeld in artikel 36 van de Participatiewet. Deze regels hebben betrekking op de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de begrippen ‘langdurig’ en ‘laag inkomen’. Op grond van deze verordening is geen sprake van een laag inkomen bij een inkomen hoger dan 110% van de toepasselijke bijstandsnorm, zonder toepassing teven aan artikel 22a van de wet (kostendelersnorm). Eventueel inwonende derden spelen bij de beoordeling van het inkomen geen rol. De wet laat aan de raad de bevoegdheid te bepalen wat een laag inkomen is.
Bij de beoordeling van het criterium 'geen uitzicht op inkomensverbetering' houdt het college rekening met de omstandigheden van de persoon. In artikel 36, tweede lid, van de Participatiewet is bepaald dat tot die omstandigheden in ieder geval worden gerekend:
de krachten en bekwaamheden van de persoon, en;
de inspanningen die de persoon heeft verricht om tot inkomensverbetering te komen.
Het college legt in beleidsregels vast op welke wijze toepassing gegeven wordt aan deze bepaling.

Artikelsgewijze toelichting
Enkel die bepalingen die nadere toelichting behoeven worden hier behandeld.

Artikel 1 Begripsbepalingen
In dit artikel worden definities gegeven van begrippen die meer dan eens in de verordening voorkomen, en waarvan het van belang is dat er telkens hetzelfde onder wordt verstaan. In een aantal gevallen wordt verwezen naar definities in de wet om ervoor te zorgen dat er zoveel mogelijk aansluiting blijft bij de wetgeving die van toepassing is.
Gekozen is, om in aansluiting op de Langdurigheidstoeslag, de referteperiode vast te stellen op drie jaar, ofwel 36 maanden voorafgaand aan de aanvraagdatum. Hiermee is meteen invulling gegeven aan het begrip ‘langdurig’. Dus over de duur van de referteperiode wordt bepaald of iemand langdurig een laag inkomen heeft.

Artikel 3 Langdurige laag inkomen
De doelgroep is in feite iedereen die aan de criteria voldoet die in deze verordening nader zijn ingevuld waarbij het college de bevoegdheid heeft om bepaalde categorieën personen uit te sluiten van recht op Individuele Inkomenstoeslag.
Voor de beoordeling of sprake is van een laag inkomen wordt het inkomen gerelateerd aan de normensystematiek van de Participatiewet, met één belangrijke uitzondering: artikel 22a van de wet wordt voor de toepassing van deze verordening buiten beschouwing gelaten.
Wijziging leefvorm
De leefvorm (alleenstaande, alleenstaande ouder of gehuwd) van een persoon kan wijzigen binnen de referteperiode. Dit is bijvoorbeeld het geval indien gehuwden individuele inkomenstoeslag aanvragen, maar zij over een gedeelte van de referteperiode als alleenstaande moeten worden aangemerkt. Personen moeten dan ook over dat deel van de referteperiode aan de voorwaarden voldoen om voor

individuele inkomenstoeslag in aanmerking te komen. Gehuwden moeten immers zowel gezamenlijk als afzonderlijk aan de voorwaarden voldoen.

Artikel 4 Hoogte Individuele Inkomenstoeslag

Bij de hoogte van de individuele inkomenstoeslag wordt uitsluitend onderscheid gemaakt tussen een alleenstaande, een alleenstaande ouder met uitsluitend kinderen jonger dan 12 jaar, een alleenstaande ouder met minstens 1 kind van 12 jaar of ouder, gehuwden zonder kinderen of met kinderen jonger dan 12 en gehuwden met tenminste 1 kind van 12 jaar of ouder.

Voor de groepen alleenstaanden en alleenstaande ouders met uitsluitend kinderen jonger dan 12 jaar geldt een afbouwregeling.

Gehuwden

Bij gehuwden moet in het oog worden gehouden dat het recht op individuele inkomenstoeslag de gehuwden gezamenlijk toekomt. Worden personen op de peildatum als gehuwden aangemerkt, dan moeten beide gehuwden voldoen aan de voorwaarden van artikel 36, eerste lid, van de Participatiewet. Voldoet één van hen niet aan deze voorwaarden, dan bestaat voor beiden geen recht op individuele inkomenstoeslag.

Is één van de echtgenoten uitgesloten van het recht op individuele inkomenstoeslag, anders dan vanwege het niet voldoen aan de voorwaarden van artikel 36, eerste lid, van de Participatiewet, dan komt de rechthebbende partner wel in aanmerking voor een individuele inkomenstoeslag. Het gaat hier om een partner die op een van de in artikelen 11 of 13, eerste lid, van de Participatiewet genoemde gronden geen recht heeft op bijstand. Als slechts één partner recht heeft op individuele inkomenstoeslag, komt deze rechthebbende partner in aanmerking voor een individuele inkomenstoeslag naar de hoogte die voor hem als alleenstaande of alleenstaande ouder zou gelden. Dat is geregeld in het tweede lid.

Indexering

In het zesde lid is een indexeringsbepaling opgenomen. Deze bepaling voorkomt dat de verordening telkens opnieuw moet worden vastgesteld, enkel voor indexatie van de bedragen. Het is van belang de nieuwe bedragen (na indexatie) duidelijk te communiceren.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Werk en Inkomen Quak, E.S. (Sabine)
Kenmerk	16.509641
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 121

Verordening Individuele inkomenstoeslag 2017

besluit

1 De Verordening Individuele inkomenstoeslag gemeente Utrecht 2017 vast te stellen

2 De Verordening individuele inkomenstoeslag Utrecht 2015 in te trekken per 1 januari 2017.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Maatschappelijke Ontwikkeling Riemens, M.J. (Matthijs)
Kenmerk	16.509092
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 122
Geheim	Nee

Verordening Jeugdhulp 2017

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 De verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht vast te stellen

2 De verordening Jeugdhulp 2016 op 1 januari 2017 in te trekken.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Toezeggingen wethouder:

- De wethouder past voor raadsbehandeling de redactie van de benaming ‘Pgb’/’individuele voorziening’ eensluidend aan.
- De wethouder geeft voor de raadsbehandeling de aandacht voor de ‘onafhankelijke cliëntondersteuning’ een plek in de verordening.
- De wethouder beraadt zich met collega-wethouders Diepeveen en Kreijkamp over een vorm van evaluatie met betrekking tot de Pgb’s en ‘privacy waarborging’ en komt daar in medio 2017 op terug.
- De wethouder komt in de Uitvoeringsagenda terug op het onderwerp ‘inspraak’.
- De wethouder komt in februari 2017 bij de commissie terug op het gebruik van het Familiegroepsplan.

Status: B

Bijlages
Voorstel: Voorstel_7685
Bijlage: Verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht (december2016)
Bijlage: Nadere regels Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht (december2016)
Bijlage: Financieel besluit Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht (december2016)
Bijlage: STREKT TER VERVANGING raadsvoorstel Verordening Jeugdhulp 2017 (december2016)
Bijlage: STREKT TER VERVANGING Verordening Jeugdhulp 2017 (december2016)
Bijlage: STREKT TER VERVANGING Nadere regels Jeugdhulp 2017 (december2016)
Bijlage: STREKT TER VERVANGING Financieel besluit Jeugdhulp 2017 (december2016)
Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 122

Eerdere besluitvorming
Verordening, Nadere regels en financieel besluit Jeugdhulp 2016

Uitvoering

Gemeente Utrecht

Context

In de Jeugdwet 2015 is opgenomen dat de raad richtinggevende kaders voor de uitvoering van de wet dient vast te leggen in een verordening. Het is gebruikelijk dat na enige tijd uitvoering te hebben gegeven aan de verordening, geconstateerd wordt dat deze op onderdelen aanpassing behoeft. Bijvoorbeeld omdat niet alle bepalingen even helder zijn geformuleerd of onderwerpen ontbreken waar in de uitvoering wel behoefte aan is.

De aanpassingen in de nu voorliggende verordening Jeugdhulp betreffen geen grote beleidswijzigingen.

Inhoudelijk zijn in de verordening de volgende wijzigingen opgenomen:

• De jeugdhulpcategorieën in artikel 2, lid 2 zijn geactualiseerd, zodat deze aansluiten op de inkoop van jeugdhulp voor 2017
• Het persoonsgebonden budget (pgb) is steviger verankerd in de verordening. Met de toevoeging van artikel 5, lid 3 tot en met 7, heeft het pgb een stevigere plek in de verordening gekregen. Deze artikelen zijn grotendeels gebaseerd op de Nadere regels Jeugdhulp 2016 waarin zij vorig jaar nog stonden

Naast de verordening zijn ook de bijbehorende Nadere regels Jeugdhulp 2017 en het Financieel besluit Jeugdhulp 2017 gewijzigd ten opzichte van hun voorgangers in 2016.

De voornaamste wijzigingen in de nadere (beleids)regels ten opzichte van het afgelopen jaar zijn:
• In artikel 3 van de nadere regels is beschreven wanneer sprake is van gebruikelijke zorg. Het begrip gebruikelijke zorg blijkt met enige regelmaat grond voor afwijzing van een aanvraag voor een individuele voorziening. Door een definitie van het begrip gebruikelijke zorg op te nemen in de nadere regels is voor zowel cliënt als verwijzer (buurtteam) helder in welke gevallen sprake is van gebruikelijke zorg. Dit vergroot de transparantie voor cliënten en vergemakkelijkt het primaire proces.
• De commissie Passend alternatief heeft een plek gekregen in artikel 2, lid 6. Daarnaast staat in artikel 2, lid 8, beschreven hoe jeugdigen en hun ouders/verzorgers die het niet eens zijn met de beoordeling van hun zorgaanvraag, hun aanvraag opnieuw kunnen laten toetsen. Met deze artikelen wordt voor cliënten verhelderd welke mogelijkheden zij hebben als zij het niet eens zijn met de uitkomst van hun aanvraag om een individuele voorziening.
• In artikel 2, lid 9 van de nadere regels zijn de weigeringsgronden voor een individuele voorziening nader gespecificeerd. Evenals bij de toevoeging over gebruikelijke zorg leidt deze toevoeging tot meer transparantie, hetgeen het primair proces vergemakkelijkt

In het Financieel Besluit Jeugdhulp 2017 is de belangrijkste toevoeging een extra toelichting op het instellingstarief. Deze daar geschetste werkwijze werd in 2016 al zo toegepast en wordt hiermee beter verankerd.

De Nadere regels Jeugdhulp 2017 en het Financieel besluit Jeugdhulp 2017 zijn door het college vastgesteld onder voorbehoud van vaststelling van de Verordening Jeugdhulp 2017 door de raad. Deze regelingen zijn ter informatie bijgevoegd.

Beslispunt

1 De verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht vast te stellen

Argumenten

1.1 In de verordening Jeugdhulp 2017 zijn technische aanpassingen, taalkundige verbeteringen en verduidelijkende aanvullingen aangebracht waardoor deze verordening beter aansluit bij de bestaande praktijk

Gemeente Utrecht

Beslispunt

2 De verordening Jeugdhulp 2016 op 1 januari 2017 in te trekken.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Maatschappelijke Ontwikkeling Riemens, M.J. (Matthijs)
Kenmerk	16.509092
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 122

Verordening Jeugdhulp 2017

besluit

1 De verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht vast te stellen

2 De verordening Jeugdhulp 2016 op 1 januari 2017 in te trekken.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht

(raadsbesluit van 22-11-2016)

De raad van de gemeente Utrecht;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 22-11-2016 met kenmerk 16.509092
gelet op Jeugdwet;

overwegende dat de Jeugdwet de verantwoordelijkheid voor het organiseren van goede en toegankelijke jeugdhulp bij de gemeente heeft belegd, waarbij het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het gezond en veilig opgroeien van jeugdigen allereerst bij de ouders en de jeugdige zelf ligt; en dat het noodzakelijk is om regels vast te stellen over de door het college te verlenen individuele voorzieningen en overige voorzieningen, met betrekking tot de voorwaarden voor toekenning en de wijze van beoordeling van, en de afwegingsfactoren bij een individuele voorziening, over de wijze waarop de toegang tot en de toekenning van een individuele voorziening wordt afgestemd met andere voorzieningen, de wijze waarop de hoogte van een persoonsgebonden budget wordt vastgesteld, voor de bestrijding van het ten onrechte ontvangen van een individuele voorziening of een persoonsgebonden budget alsmede misbruik en oneigenlijk gebruik van de wet, en regels ter waarborging van een goede verhouding tussen de prijs voor de levering van jeugdhulp of de uitvoering van een kinderbeschermingsmaatregel of jeugdreclassering en de eisen die worden gesteld aan de kwaliteit daarvan;
overwegende dat het voorts wenselijk is te bepalen onder welke voorwaarden degene aan wie een persoonsgebonden budget wordt verstrekt, de jeugdhulp kan betrekken van een persoon die behoort tot diens sociale netwerk;

besluit vast te stellen de Verordening Jeugdwet 2017 gemeente Utrecht

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Paragraaf 1 Definities

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
1. Algemene voorziening: een overige voorziening als bedoeld in artikel 2.9 sub a van de wet. Hieronder vallen vrij toegankelijke voorzieningen als bedoeld in artikel 2, eerste lid;
2. Andere voorziening: voorziening anders dan in het kader van de Jeugdwet, op het gebied van zorg, onderwijs, maatschappelijke ondersteuning of werk en inkomen;
3. Buurtteam: een team medewerkers dat jeugdhulp verleent en namens het college aanvragen voor een individuele voorziening onder de Jeugdwet behandelt;
4. Gezinsplan: een door de buurtteammedewerker samen met het gezin opgestelde, schriftelijke, weergave van de hulpvraag/hulpvragen van het gezin, de met de begeleiding beoogde doelen en de wijze waarop daar aan gewerkt wordt;
5. Familiegroepsplan: hulpverleningsplan of plan van aanpak, opgesteld door de ouders, samen met bloedverwanten, aanverwanten of anderen die tot de sociale omgeving van de jeugdige behoren.

6. Hulpvraag: behoefte van een jeugdige of zijn ouders aan jeugdhulp in verband met opgroei- en opvoedingsproblemen, psychische problemen, verstandelijke, lichamelijke of zintuigelijke beperkingen en stoornissen, als bedoeld in artikel 2.3, eerste lid, van de wet;
7. Individuele voorziening: een op de jeugdige of zijn ouders toegesneden niet vrij toegankelijke voorziening als bedoeld in artikel 2.9 sub a van de wet. Hieronder vallen de voorzieningen als bedoeld in artikel 2, tweede lid;
8. Medewerker: persoon die voor of namens het college een hulpvraag of aanvraag behandelt;
9. Pgb: persoonsgebonden budget als bedoeld in artikel 8.1.1 van de wet, zijnde een door het college verstrekt budget aan een jeugdige of zijn ouders, dat hen in staat stelt de jeugdhulp die tot de individuele voorziening behoort van derden te betrekken;
10. Vakantie: aaneengesloten dagen waarop belanghebbende buiten de gemeente Utrecht verblijft, maar nog wel aangemerkt kan worden als ingezetene van de gemeente Utrecht. De maximale aaneengesloten vakantieduur bedraagt 6 weken. Binnen een kalenderjaar worden de verschillende vakantieperiodes bij elkaar opgeteld en kunnen samen nooit meer bedragen dan 13 weken per kalenderjaar. Ook in geval de vakantie opgenomen wordt over twee aansluitende kalenderjaren kan niet meer dan 6 weken aangesloten opgenomen worden;
11. Wet: Jeugdwet.

Hoofdstuk 2 Jeugdhulp

Paragraaf 2.1 Vormen van jeugdhulp

Artikel 2 De inzet van jeugdhulp

1. De volgende algemene voorzieningen zijn beschikbaar:
   a. generalistische Basiszorg via de Buurtteams Jeugd en Gezin
   b. voorzieningen voor spoedeisende situaties
2. De volgende individuele voorzieningen zijn beschikbaar:
   a. Specialistische Jeugdhulp
   b. Jeugdhulp met verblijf
   c. Pleegzorg
   d. Crisiszorg met verblijf
   e. Vervoer
3. Het college kan bij nadere regeling vaststellen welke algemene en individuele voorzieningen op basis van het eerste en tweede lid beschikbaar zijn.

Paragraaf 2.2 Toegang jeugdhulp en toekenning individuele voorzieningen

Artikel 3 Toegang tot jeugdhulp

1. Voor jeugdigen of ouders met een hulpvraag zijn algemene voorzieningen vrij toegankelijk.
2. Jeugdigen of hun ouders met een hulpvraag kunnen zich melden bij het buurtteam, dat toegang kan verlenen tot een individuele voorziening.
3. Het college zorgt voor de inzet van jeugdhulp na een verwijzing door andere volgens de wet bevoegde verwijzers naar een individuele voorziening voor zo lang de jeugdhulpaanbieder die de individuele voorziening levert van oordeel is dat inzet van jeugdhulp nodig is.
4. Het college zorgt voor de inzet van de jeugdhulp die de rechter of de gecertificeerde instelling nodig acht bij de uitvoering van een kinderbeschermingsmaatregel. Het college zorgt voor de inzet van de jeugdhulp die de rechter, het openbaar ministerie, de selectiefunctionaris, de inrichtingsarts of de

directeur van de justitiële inrichting nodig achten bij de uitvoering van een strafrechtelijke beslissing, of die de gecertificeerde instelling nodig acht bij de uitvoering van de jeugdreclassering.
5. In spoedeisende gevallen treft het college zo spoedig mogelijk een tijdelijke passende maatregel of vraagt het college een machtiging gesloten jeugdhulp als bedoeld in hoofdstuk 6 van de wet.

Artikel 4 Toekenning individuele voorzieningen (in natura of pbg)

1. Een jeugdige of zijn ouders kan in gesprek met de medewerker van het buurtteam een aanvraag voor een individuele voorziening indienen. Het college kan hiertoe nadere regels opstellen.
2. Een jeugdige of zijn ouders kan zich hierbij laten bijstaan door een onafhankelijke cliëntondersteuner. Medewerkers van de buurtteams dienen hun cliënten hierop actief te attenderen.
3. In een gesprek onderzoekt de medewerker van het buurtteam samen met de jeugdige of zijn ouders of de inzet van een individuele voorziening benodigd is voor het oplossen van de hulpvraag.
4. In een gesprek komt in ieder geval aan de orde:
    a. de behoeften, persoonskenmerken, voorkeuren, veiligheid, ontwikkeling en gezinssituatie van de jeugdige en het probleem of de hulpvraag;
    b. het gewenste resultaat van het verzoek om jeugdhulp;
    c. het vermogen van de jeugdige of zijn ouders om zelf of met ondersteuning van de naaste omgeving een oplossing voor de hulpvraag te vinden; waarbij de medewerker van het buurtteam de jeugdige en zijn ouders stimuleert om een familiegroepsplan op te stellen.
    d. de mogelijkheden om gebruik te maken van een andere voorziening;
    e. de mogelijkheden om jeugdhulp te verlenen met gebruikmaking van een algemene voorziening;
    f. de mogelijkheden om een individuele voorziening te verstrekken.
    g. hoe in geval van toekenning van een individuele voorziening deze wordt verzilverd; in natura of in pgb.
5. De bevindingen van een gesprek worden opgenomen in het gezinsplan, indien aanwezig is het familiegroepsplan hiervan onderdeel.
6. Indien de medewerker van het buurtteam op basis van een gesprek met de jeugdige of zijn ouders vaststelt dat een individuele voorziening noodzakelijk is, dan bevestigt hij dit schriftelijk.
7. In de volgende gevallen verstrekt de medewerker van het buurtteam namens het college altijd een beschikking:
    a. bij verstrekking van een pgb;
    b. bij weigering van een aanvraag voor een individuele voorziening;
    c. bij een verzoek van de jeugdige of zijn ouders om een beschikking te ontvangen, binnen 6 weken na de datum van het gesprek waarin de aanvraag is gedaan.
8. Het college kan nadere regels opstellen met betrekking tot de voorwaarden voor toekenning van individuele voorzieningen, de wijze van beoordeling van, de afwegingsfactoren bij individuele voorzieningen en over de inhoud van de beschikking tot verstrekking dan wel weigering van een individuele voorziening

Hoofdstuk 3 Een persoonsgebonden budget (pgb)

Artikel 5 Verzilvering individuele voorzieningen in de vorm van een pgb

1. Op de aanvraag voor een individuele voorziening in de vorm van een pgb is artikel 4, tweede tot en met zevende lid, van overeenkomstige toepassing.
2. Een aanvraag voor verzilvering van een toegekende individuele voorziening in de vorm van een pgb kan door de jeugdige of zijn ouders worden ingediend bij een medewerker van het buurtteam op een door het college ter beschikking gesteld format, waarin is opgenomen:

a. Welke jeugdhulp de jeugdige of zijn ouders gezien de hulpvraag willen inkopen met het pgb en wat het beoogde resultaat is;

b. Op welke wijze het beoogde resultaat bijdraagt aan de doelen die in het gezinsplan, opgesteld conform artikel 4 lid 4, beschreven staan;

c. Op welke wijze de jeugdige of zijn ouders de aan het pgb verbonden taken op verantwoorde wijze uitvoeren, dan wel wie hiertoe is gemachtigd;

d. Waarom de jeugdige of zijn ouders de jeugdhulp "in natura" niet passend vinden.

e. Op welke wijze de kwaliteit van de jeugdhulp is gewaarborgd;

f. Een onderbouwde begroting.

3. Een medewerker van het buurtteam stelt de benodigde omvang van de individuele voorziening in uren of dagdelen vast aan de hand van de door de jeugdige of zijn ouders ingediende aanvraag als bedoeld in artikel 5 lid 3.

4. De hoogte van het pgb wordt berekend aan de hand van de benodigde omvang van de individuele voorziening in uren of dagdelen maal het tarief.

5. De tarieven als bedoeld in lid 5 zijn vastgesteld in het Financieel besluit Jeugdhulp 2017.

6. Een pgb kan alleen worden aangewend voor de in de aanvraag beschreven vorm, duur en omvang van jeugdhulp. Een pgb bevat geen vrij besteedbaar budget.

7. Het college kan voorts een aanvraag voor een pgb weigeren:

a. voor zover het pgb is bedoeld of wordt gebruikt voor de betaling van tussenpersonen of belangenbehartigers;

b. voor zover het pgb is bedoeld of wordt gebruikt voor begeleidings- of administratiekosten in verband met het pgb;

c. Voor zover het pgb is bedoeld of wordt gebruikt voor andere kosten dan het leveren van de benodigde zorg. Onder andere kosten wordt o.a. verstaan reis- en verblijfskosten voor zorgverleners;

d. indien aan de jeugdige of zijn ouders in de afgelopen 3 jaren, voorafgaand aan de datum van het gesprek, een pgb is verleend waarbij door de jeugdige of zijn ouders niet is voldaan aan de gestelde wettelijke voorwaarden ten aanzien van het pgb;

e. Indien de ondersteuning die de cliënt met het pgb wenst in te kopen naar het oordeel van het college niet of niet in voldoende mate zal bijdragen aan het bereiken van het beoogde resultaat;

f. indien de geheel of gedeeltelijk uit het pgb betaalde ondersteuning die door één en dezelfde persoon geleverd wordt meer bedraagt dan 48 uur per week. Bij het vaststellen of deze 48 uur per week overschreden wordt kan ook betrokken worden de hoeveelheid ondersteuning die deze persoon, al dan niet via een pgb, levert aan andere personen of gezinsleden;

g. indien het pgb is bestemd of wordt gebruikt voor besteding in het buitenland;

h. in afwijking van Artikel 5.4. onder g kan het college toestemming geven om de toegekende ondersteuning individuele begeleiding die met het pgb ingekocht wordt ook in te zetten tijdens een vakantie.

8. Het college bepaalt bij nadere regeling onder welke voorwaarden de persoon aan wie een pgb wordt verstrekt, de jeugdhulp kan betrekken van een persoon die behoort tot het sociale netwerk.

9. Het college kan nadere regels stellen over de invulling van de toetsingscriteria die het college hanteert voor artikel 8.1.1 lid 3 van de wet.

Artikel 6 Hoogte van een pgb

1. De hoogte van een pgb wordt bepaald aan de hand van en tot het maximum van de kostprijs van de in de betreffende situatie goedkoopst adequate individuele voorziening in natura.

2. Daarbij wordt tenminste onderscheid gemaakt tussen de hoogte van het pgb voor de inzet van professionele zorgverleners enerzijds en informele zorgverleners uit het eigen sociale netwerk

anderzijds, waarbij de hoogte van het pgb maximaal een door het college vast te stellen percentage betreft van kosten van de goedkoopste individuele voorziening in natura.
3. Het college kan nadere regels stellen over de wijze waarop de hoogte van een pgb wordt vastgesteld als bedoeld in het eerste en tweede lid.

Artikel 7 Besteding en verantwoording van het pgb

1. De cliënt stemt in en handelt conform de bepalingen van de gemeente zoals opgenomen in deze verordening, beschikking en pgb plan.
2. De cliënt stemt in en handelt conform de (algemene) voorwaarden van de Sociale Verzekeringsbank (de voorwaarden zoals de gemeente die is overeengekomen met de SVB).
3. Het college kan de cliënt verplichten gebruik te maken van standaarddocumenten ten behoeve van het aanleveren van gegevens voor het trekkingsrecht via de SVB.

Hoofdstuk 4 Overige bepalingen

Artikel 8 Nieuwe feiten en omstandigheden, herziening, intrekking, terugvordering en controle

1. Onverminderd artikel 8.1.2 van de wet doen een jeugdige of zijn ouders op verzoek of onverwijld uit eigen beweging aan het college mededeling van alle feiten en omstandigheden, waarvan hun redelijkerwijs duidelijk moet zijn dat deze aanleiding kunnen zijn tot heroverweging van een beslissing aangaande een individuele voorziening.
2. Onverminderd artikel 8.1.4 van de wet kan het college een beslissing aangaande een individuele voorziening herzien dan wel intrekken als het college vaststelt dat:
    a. de jeugdige, zijn ouders/vertegenwoordiger onjuiste of onvolledige gegevens hebben verstrekt en de verstrekking van juiste of volledige gegevens tot een andere beslissing zou hebben geleid;
    b. de jeugdige of zijn ouders/vertegenwoordiger niet langer op de individuele voorziening zijn aangewezen;
    c. de individuele voorziening niet meer toereikend is te achten;
    d. de jeugdige of zijn ouders/vertegenwoordiger niet voldoen aan de voorwaarden van de individuele voorziening;
    e. de jeugdige of zijn ouders/vertegenwoordiger de individuele voorziening niet of voor een ander doel gebruiken dan waarvoor het is bestemd.
3. Als het college een beslissing op grond van het tweede lid, onder a, heeft ingetrokken en er sprake is van verstrekking van onjuiste of onvolledige gegevens, kan het college van degene die onjuiste of onvolledige gegevens heeft verschaft, geheel of gedeeltelijk de geldswaarde vorderen van de ten onrechte genoten individuele voorziening.
4. Een beslissing tot verlening van een pgb kan worden ingetrokken als blijkt dat het pgb binnen 6 maanden na uitbetaling niet is aangewend voor de bekostiging van de voorziening waarvoor de verlening heeft plaatsgevonden.
5. Het college onderzoekt uit het oogpunt van kwaliteit van de geleverde zorg, al dan niet steekproefsgewijs, de bestedingen van pgb's.
6. Teneinde oneigenlijk gebruik van het pgb te voorkomen, controleert het college de doelmatigheid en rechtmatigheid van de verstrekte voorziening en de besteding van het pgb.
7. Het college maakt afspraken met aanbieders van voorzieningen over de facturatie en accountantscontrole, zodat declaraties en uitbetalingen in overeenstemming zijn met de contractuele afspraken, de leveringsopdracht en de geleverde prestaties.

8. Het college is gerechtigd tot materiële controle en tot fraudeonderzoek, waaronder de besteding van het pgb. Het college kan beleidsregels stellen met betrekking tot de wijze waarop deze onderzoeken vorm worden gegeven.

Artikel 9 Verhouding prijs en kwaliteit aanbieders jeugdhulp en uitvoerders kinderbeschermingsmaatregelen en jeugdreclassering

Het college houdt in het belang van een goede prijs-kwaliteitverhouding bij de vaststelling van de tarieven die het hanteert voor door derden te leveren jeugdhulp of uit te voeren kinderbeschermingsmaatregelen of jeugdreclassering, rekening met:

a. de aard en omvang van de te verrichten taken;
b. de voor de sector toepasselijke CAO-schalen in relatie tot de zwaarte van de functie;
c. een redelijke toeslag voor overheadkosten;
d. een voor de sector reële mate van non-productiviteit van het personeel als gevolg van verlof, ziekte, scholing en werkoverleg;
e. kosten voor bijscholing van het personeel.

Artikel 10 Vertrouwenspersoon

1. Het college zorgt ervoor dat jeugdigen, ouders en pleegouders een beroep kunnen doen op een onafhankelijke vertrouwenspersoon.
2. Het college wijst jeugdigen en ouders erop dat zij zich desgewenst kunnen laten bijstaan door een onafhankelijke vertrouwenspersoon.

Artikel 11 Klachtregeling

Het college stelt een regeling vast voor de afhandeling van klachten van jeugdigen en ouders die betrekking hebben op de wijze van afhandeling van meldingen en aanvragen als bedoeld in deze verordening.

Artikel 12 Inspraak en medezeggenschap

1. Het college betrekt de ingezetenen van de gemeente bij de voorbereiding van het beleid betreffende jeugdhulp overeenkomstig de krachtens artikel 150 van de Gemeentewet gestelde regels met betrekking tot de wijze waarop inspraak wordt verleend.
2. Het college stelt cliënten en vertegenwoordigers van cliëntgroepen vroegtijdig in de gelegenheid voorstellen voor het beleid betreffende jeugdhulp te doen, advies uit te brengen bij de besluitvorming over verordeningen en beleidsvoorstellen betreffende jeugdhulp, en voorziet hen van ondersteuning om hun rol effectief te kunnen vervullen.
3. Het college zorgt ervoor dat ingezetenen kunnen deelnemen aan periodiek overleg, waarbij zij onderwerpen voor de agenda kunnen aanmelden, en dat zij worden voorzien van de voor een adequate deelname aan het overleg benodigde informatie en ondersteuning.
4. Het college stelt nadere regels vast ter uitvoering van het tweede en derde lid.

Artikel 13 Privacy

Aanbieders van Jeugdhulp dienen in hun handelen de privacy van cliënten te waarborgen;

1. De Buurtteams behoren dienaangaande te handelen conform de Jeugdwet en de Wet op de bescherming Persoonsgegevens. Tevens is het privacycharter Buurtteams Utrecht op hun handelen van toepassing. Medewerkers van de buurtteams dienen hun cliënten hierop actief te attenderen.

2. Aanbieders van aanvullende zorg behoren dienaangaande te handelen conform de Jeugdwet, de Wet bescherming persoonsgegevens en (indien van toepassing) de Wet op de geneeskundige behandelingsovereenkomst.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 14 Intrekking oude verordening

De Verordening Jeugdhulp 2016 komt per 1 januari 2017 te vervallen.

Artikel 15 Overgangsbepalingen

1. Aanvragen voor ondersteuning die bij het college zijn ingediend voor 1 januari 2017 en waarop nog niet is beslist bij het in werking treden van deze verordening, worden afgehandeld krachtens deze verordening.
2. Op bezwaarschriften tegen een besluit op grond van de verordening wordt beslist met inachtneming van de verordening waarop het besluit is gebaseerd.
3. Het college heeft de bevoegdheid een besluit te herzien met toepassing van deze verordening:

a. op de gronden vermeld in deze verordening;
b. indien uit een door het college uitgevoerd heronderzoek blijkt dat er met toepassing van deze verordening een afwijkend besluit zou zijn genomen;
c. indien de cliënt ondersteuning ontvangt in natura en wenst over te stappen naar een andere aanbieder of naar een pgb;
d. indien de cliënt ondersteuning ontvangt in de vorm van een pgb en wenst over te stappen naar ondersteuning in natura.

Artikel 16 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt per 1 januari 2017 in werking.

Artikel 17 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>

De griffier,
mr. M. van Hall CMC

De burgemeester,
mr. J.H.C. van Zanen

Nadere regels Jeugdhulp gemeente Utrecht 2017

Het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht; gelet op de artikelen 4, 5 en 6 Verordening Jeugdhulp Utrecht 2017 (verwijzing actualiseren na staf);
overwegende dat het noodzakelijk is nadere regels te stellen ten aanzien van de voorwaarden voor toekenning van individuele voorzieningen, de wijze van beoordeling van, de afwegingsfactoren bij individuele voorzieningen, over de inhoud van de beschikking tot verstrekking dan wel weigering van een individuele voorziening, onder welke voorwaarden waaraan de persoon aan wie een pgb wordt verstrekt de jeugdhulp kan betrekken van een persoon die behoort tot het sociale netwerk, de toetsingscriteria die het college hanteert voor artikel 8.1.1 lid 3 van de wet, de wijze waarop de hoogte van het pgb wordt vastgesteld;

besluit vast te stellen de Nadere regels jeugdhulp 2017 bij de Verordening Jeugdhulp Utrecht 2017.

Artikel 1 Begripsbepalingen

Cao	Collectieve arbeidsovereenkomst
Verordening	Verordening Jeugdhulp Utrecht 2017
Zorgcategorie	Indeling op hoofdlijnen van de verschillende categorieën jeugdhulp die aangemerkt wordt als individuele voorziening.
Commissie Passend Alternatief	Commissie bestaande uit door de wet bevoegde verwijzers aangevuld met een ambtelijk secretaris die op aanvraag toetst of passende ondersteuning beschikbaar is bij gecontracteerde jeugdhulpaanbieders. De commissie verzorgt tevens een second opinion indien een cliënt het oneens is met de beoordeling door het Buurtteam van zijn/haar aanvraag voor een individuele voorziening onder de Jeugdwet.
Gebruikelijke zorg	De normale, dagelijkse zorg die partners, ouders, inwonende kinderen of an dere huisgenoten geacht worden elkaar onderling te bieden.

Artikel 2 Aanvraag voor een individuele voorziening

1. Een mondelinge aanvraag voor een individuele voorziening in natura kan door de jeugdige of zijn ouders worden ingediend in een gesprek met een medewerker van het buurtteam. De aanvraag wordt in het gesprek door de jeugdige of zijn ouders ondubbelzinnig bevestigd en met dagtekening door de medewerker van het buurtteam in het gezinsplan vastgelegd.
2. Een schriftelijke aanvraag voor een individuele voorziening kan uitsluitend worden ingediend bij een medewerker van het buurtteam door middel van een door de jeugdige of zijn ouders ondertekend gezinsplan.
3 Het college draagt zorg voor een professionele en eenduidige afweging door een medewerker van het buurtteam bij de beoordeling of een individuele voorziening noodzakelijk is, waarbij de wettelijke vereisten met betrekking tot verantwoorde werktoedeling in acht worden genomen.
4. Het college draagt zorg voor een voldoende, kwantitatief en kwalitatief, aanbod van jeugdhulp zoals gedefinieerd in de Verordening Jeugdhulp 2017 artikel 2 lid 2.
5. Een toekenning voor een individuele voorziening in natura wordt alleen verleend voor door het college gecontracteerde jeugdhulpaanbieders.

6. Een uitzondering op het gestelde in artikel 2 lid 5, kan, op aanvraag van een door de wet bevoegde verwijzer, verleend worden door de commissie Passend Alternatief, indien deze commissie constateert dat de gecontracteerde jeugdhulpaanbieders geen passend ondersteuningsaanbod kunnen bieden en de cliënt geen gebruik wil of kan maken van een persoonsgebonden budget.
7. In geval van weigering van een aanvraag van een individuele voorziening, wordt dit gemotiveerd toegelicht aan de aanvrager.
8. Het college zorgt dat de beoordeling van een aanvraag voor een individuele voorziening onder de Jeugdwet collegiaal wordt getoetst indien de cliënt het oneens is met de uitkomst van die beoordeling. Indien de cliënt zich ook niet kan vinden in de uitkomst van de collegiale toetsing zorgt het college dat de commissie Passend Alternatief een second opinion verzorgt.
9. Weigeringsgronden voor een individuele voorziening zijn onder andere, maar niet gelimiteerd tot; de in het gezinsplan opgeschreven doelen kunnen bereikt worden met een andere inzet dan een individuele voorziening, zoals bijvoorbeeld; inzet van sociaal netwerk, mantelzorg, gebruikelijke zorg of een algemeen toegankelijke voorziening en/of de inzet die nodig is voor het bereiken van de in het gezinsplan opgenomen doelen valt niet onder de Jeugdwet.

Artikel 3. Gebruikelijke zorg

1. Gebruikelijke zorg is de normale, dagelijkse zorg die partners, ouders, inwonende kinderen of andere huisgenoten geacht worden elkaar onderling te bieden (zie voor een nadere specificatie bijlage 1).
2. Alle niet in bijlage 1 genoemde persoonlijke verzorging door de ouder / verzorger aan het kind is gebruikelijke zorg als er sprake is van een kortdurende zorgsituatie met uitzicht op herstel van het gezondheidsprobleem en de daarmee samenhangende zelfredzaamheid van de jeugdige. Daarbij gaat het over het algemeen over een periode van maximaal drie maanden. Het aanleren van handelingen op het gebied van persoonlijke verzorging aan jeugdigen valt ook aan te merken als gebruikelijke zorg.
3. Het uitvoeren van verpleegkundige handelingen door ouders van een thuiswonend kind is gebruikelijke zorg, wanneer deze handelingen aan te leren zijn. Verpleegkundige handelingen door ouders aan kinderen, die aan te leren zijn, vallen onder gebruikelijke zorg als er sprake is van een kortdurende zorgsituatie. Daarbij gaat het over het algemeen over een periode van maximaal drie maanden. Verpleegkundige handelingen, door ouders aan kinderen, die aan te leren zijn, zijn in chronische situaties wel indiceerbare zorg.
4. Uitzonderingen op bovenstaand lid 1, 2 en 3 zijn van toepassing wanneer:
5. Een partner of ouder geobjectiveerde beperkingen heeft en/of kennis/vaardigheden mist om gebruikelijke persoonlijke verzorging, begeleiding of verpleegkundige handelingen uit te voeren en deze vaardigheden niet kan aanleren. In dit geval wordt van hem of haar geen bijdrage verwacht.
6. Een partner of ouder overbelast is of dreigt te raken. In dat geval wordt van hem of haar geen bijdrage verwacht, totdat deze (dreigende) overbelasting is opgeheven;
7. Gebruikelijke verpleging bij de jeugdige van niet uitstelbare aard is en degene die de gebruikelijke zorg moet verlenen niet beschikbaar is, wegens reguliere school- of werkweek van hem/haar zelf of van het kind, kan hiervoor een indicatie worden gesteld.
8. Een jeugdige zich in de terminale levensfase bevindt, in dit geval wordt geen bijdrage verwacht van een ouder.
9. Een jeugdige van 12 jaar of ouder geen intieme verpleging wenst te ontvangen van de ouder.

Artikel 4 Inhoud van de beschikking

1. In geval van toekenning van een individuele voorziening in natura wordt in de beschikking opgenomen:
a. Dat er een individuele voorziening wordt verstrekt in natura; en indien van toepassing een motivering waarom de individuele voorziening niet in de vorm van een pgb wordt verstrekt.
b. Op welke hulpvragen zoals verwoord in het gezinsplan de individuele voorziening is gericht en wat het beoogde doel of resultaat is van de individuele voorziening.
c. Het type jeugdhulp dat wordt ingezet in termen van zorgcategorieën.
d. De beoogde jeugdhulpaanbieder.
2. In geval van toekenning van een individuele voorziening in de vorm van een pgb wordt in de beschikking opgenomen:
a. Dat er een individuele voorziening wordt verstrekt in de vorm van een pgb.
b. Wat de hoogte van het pgb is en hoe deze is berekend.
c. Wat de duur is van de verstrekking van een individuele voorziening waarvoor het pgb is bedoeld.
d. De wijze van verantwoording van de besteding van het pgb.
3. In geval van weigering van een aanvraag van een individuele voorziening, wordt dit in de beschikking gemotiveerd toegelicht.

Artikel 5 Intrekking

De nadere regels Jeugdhulp Utrecht 2016 komen per 1 januari 2017 te vervallen.

Artikel 6 Inwerkingtreding

Deze nadere regels treden per 1 januari 2017 in werking.

Artikel 7 Citeertitel

Deze nadere regels worden aangehaald als: Nadere regels jeugdhulp Utrecht 2017

Aldus vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van Utrecht, gehouden op <datum>

De secretaris, De burgemeester,

Toelichting op de artikelen

De vastgestelde Verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht biedt in lijn met Jeugdwet de mogelijkheid om op specifieke onderdelen bevoegdheden te delegeren aan het college om nadere regels te stellen binnen de kaders van de Verordening. Met de nadere regels Jeugdhulp geeft het college invulling aan deze bevoegdheid. Het gaat om vier onderwerpen, te weten: de aanvraag, de voorwaarden voor toekenning van een individuele voorziening, de inhoud van de beschikking en de wijze waarop de hoogte van het pgb wordt berekend. De tarieven waarmee het pgb wordt berekend zijn vastgelegd in het Financieel besluit Jeugdhulp.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1
Hierin worden een aantal begrippen uit de nadere regels nader toegelicht.

Artikel 2
Dit artikel geeft aan op welke wijze een aanvraag kan worden ingediend voor een individuele voorziening in natura en op welke wijze wordt gehandeld indien een aanvraag niet gehonoreerd wordt.

Uitgangspunt is dat een aanvraag voor een individuele voorziening in natura mondeling kan worden ingediend, en dat jeugdige en ouders, en de professional zo min mogelijk administratieve last ondervinden van de aanvraag. Vastleggen van de datum van aanvraag is van belang vanwege beslistermijnen zoals benoemd in de Awb.

Artikel 3

Dit artikel geeft aan wanneer sprake is van gebruikelijke zorg; de normale, dagelijkse zorg die partners, ouders, inwonende kinderen of andere huisgenoten geacht worden elkaar onderling te bieden. In een tabel, die bij deze nadere regels is opgenomen als bijlage 1, wordt het begrip gebruikelijke zorg op basis van verschillende leeftijdscategorieën nader gespecificeerd.

Artikel 4

In artikel 4 is nader uitgewerkt welke onderdelen in een beschikking voor een individuele voorziening in natura of beschikking voor een individuele voorziening in de vorm van een pgb moeten worden opgenomen.

De vaststelling of een individuele voorziening nodig is, vergt een professionele en eenduidige afweging. Van belang is daarom dat de medewerkers van het buurtteam werken volgens de wettelijke norm van verantwoorde hulp (voor zowel jeugdhulp als toegang). Deze verplichting uit de Jeugdwet is door de VNG in overleg met de brancheorganisaties uitgewerkt in een norm voor verantwoorde werktoedeling die uit drie onderdelen bestaat:
a. De norm verplicht de Stichting Buurtteam Jeugd en Gezin (als ook andere jeugdhulpaanbieders) tot het werken met geregistreerde professionals uit het Kwaliteitsregister Jeugd of het BIGregister.
b. Bij het toedelen van taken moet de Stichting Buurtteam Jeugd en Gezin rekening houden met de specifieke kennis en vaardigheden van de geregistreerde professional. De kennis en vaardigheden van de professionals dienen passend te zijn bij de hulpvraag van de jeugdige en ouders.
c. De stichting Buurtteam Jeugd en Gezin moet ervoor zorgen dat deze geregistreerde professionals kunnen werken volgens hun professionele standaarden (beroepscodes, vakinhoudelijke richtlijnen).
Leidend bij het toepassen van de norm van verantwoorde werktoedeling is het principe “comply or explain”. Dat betekent dat de Buurtteamorganisatie Jeugd en Gezin het werk moet toebedelen aan geregistreerde professionals, tenzij deze kan motiveren waarom dat niet wordt gedaan.

Zowel in de Wmo 2015 als in de Jeugdwet worden drie voorwaarden beschreven waaraan een aanvrager moet voldoen. De medewerker van het buurtteam maakt een inschatting van:
- de bekwaamheid van de aanvrager om zorg in te kopen met een pgb en dit pgb te beheren
- de motivering door de aanvrager waarom een pgb beter voldoet dan zorg in natura
- de gewaarborgde kwaliteit van de dienstverlening die wordt ingekocht met een pgb.
Op basis van de aanvraag van de jeugdige of zijn ouders komt de medewerker van het buurtteam tot een gewogen oordeel of de jeugdige of zijn ouders in aanmerking komt voor een individuele

voorziening in de vorm van een pgb. De handreiking PGB geeft een beeld van de aspecten die de medewerker van het buurtteam betrekt in zijn oordeel.

Artikel 5
Dit artikel beschrijft wanneer en onder welke titel deze regels in werking treden.

BIJLAGE 1: Richtlijnen ten aanzien van gebruikelijke zorg

Kinderen van 0 tot 3 jaar
• hebben bij alle activiteiten zorg van een ouder nodig;
• ouderlijk toezicht is zeer nabij nodig;
• zijn in toenemende mate zelfstandig in bewegen en verplaatsen.
• hebben begeleiding en stimulans nodig bij hun psychomotorische ontwikkeling;
• hebben een beschermende woonomgeving nodig waarin de fysieke en sociale veiligheid is gewaarborgd en een passend pedagogisch klimaat wordt geboden.
Kinderen van 3 tot 5 jaar
• kunnen niet zonder toezicht van volwassenen. Dit toezicht kan binnenshuis korte tijd op gehoorafstand (bijv. ouder kan was ophangen in andere kamer);
• hebben begeleiding en stimulans nodig bij hun psychomotorische ontwikkeling;
• kunnen zelf zitten, en op gelijkvloerse plaatsen zelf staan en lopen;
• ontvangen zindelijkheidstraining van ouders/verzorgers;
• hebben gedeeltelijk hulp en volledig stimulans en toezicht nodig bij aan- en uitkleden, eten en wassen, in- en uit bed komen, dag- en nachtritme en dagindeling bepalen;
• hebben begeleiding nodig bij hun spel en vrijetijdsbesteding;
• zijn niet in staat zich zonder begeleiding in het verkeer te begeven.
• hebben een beschermende woonomgeving nodig waarin de fysieke en sociale veiligheid is gewaarborgd en een passend pedagogisch klimaat wordt geboden.
Kinderen van 5 tot 12 jaar
• kinderen vanaf 5 jaar hebben een reguliere dagbesteding op school, oplopend van 22 tot 25 uur/week;
• kunnen niet zonder toezicht van volwassenen. Dit toezicht kan op enige afstand (bijv. kind kan buitenspelen in directe omgeving van de woning als ouder thuis is);
• hebben toezicht nodig en nog maar weinig hulp bij hun persoonlijke verzorging;
• hebben begeleiding en stimulans nodig bij hun psychomotorische ontwikkeling;
• zijn overdag zindelijk, en 's nachts merendeels ook; ontvangen zonodig zindelijkheidstraining van de ouders/verzorgers;
• hebben begeleiding van een volwassene nodig in het verkeer wanneer zij van en naar school, activiteiten ter vervanging van school of vrije tijdsbesteding gaan.
• hebben een beschermende woonomgeving nodig waarin de fysieke en sociale veiligheid is gewaarborgd en een passend pedagogisch klimaat wordt geboden.
Kinderen van 12 tot 18 jaar
• hebben geen voortdurend toezicht nodig van volwassenen;
• kunnen vanaf 12 jaar enkele uren alleen gelaten worden;
• kunnen vanaf 16 jaar dag en nacht alleen gelaten worden;
• kunnen vanaf 18 jaar zelfstandig wonen;
• hebben bij hun persoonlijke verzorging geen hulp en maar weinig toezicht nodig;
• hebben tot 18 jaar een reguliere dagbesteding op school/opleiding;
• hebben begeleiding en stimulans nodig bij ontplooiing en ontwikkeling (bv. huiswerk of het zelfstandig gaan wonen).

• hebben tot 17 jaar een beschermende woonomgeving nodig waarin de fysieke en sociale veiligheid is gewaarborgd en een passend pedagogisch klimaat wordt geboden.

Financieel besluit Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht

Het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;
Gelet op de Verordening Jeugdhulp 2017
Overwegende: Verordening Jeugdhulp 2017 is vastgesteld, waarin in artikel 5 lid 6 is aangegeven dat de tarieven separaat van deze verordening wordt vastgesteld in het Financieel besluit Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht;

BESLUIT:

Vast te stellen het volgende

Financieel besluit Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht

Artikel 1 Pgb-tarieven

Uw PGB wordt bepaald op basis van de door u en uw ondersteuner opgestelde begroting. Onderstaande tarieven zijn daarbij de maximale tarieven waarop een PGB wordt berekend en die u binnen uw PGB mag declareren bij de Sociale Verzekeringsbank (SVB). U mag ondersteuning inkopen die duurder is dan de onderstaande tarieven, maar dan dient u het verschil tussen het ingekochte tarief en het maximum tarief bij te betalen aan de SVB.

Omschrijving	Eenheid	Instellings-tarief	Formeel Tarief	Informeel tarief
Ambulante begeleiding individueel	Uur	EUR 46,00	EUR 38,00	EUR 20,00
Specialistische ambulante begeleiding	Uur	EUR 64,00	EUR 52,50	n.v.t.
Ambulante begeleiding groep	Dagdeel	EUR 42,00	EUR 34,50	EUR 20,00
Persoonlijke Verzorging	Uur	EUR 43,00	EUR 35,00	EUR 20,00
Basis Jeugd GGZ	Uur	EUR 60,00	EUR 60,00	n.v.t.
Gespecialiseerde Jeugd GGZ	Uur	EUR 71,00	EUR 71,00	n.v.t.
Kortdurend Verblijf	Etmaal	EUR 180,00	n.v.t.	EUR 30,00
Vervoer individueel	Rit	EUR 27,50	n.v.t.	n.v.t.
Vervoer groep	Etmaal	EUR 8,00	n.v.t.	n.v.t.

In de Verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht wordt onderscheid gemaakt tussen tarieven voor informele zorgverleners uit het eigen sociale netwerk en tarieven voor professionele zorgverleners:
- Het informele tarief is van toepassing als u de jeugdhulp inkoopt bij iemand die geen professional is
- Het formele tarief is van toepassing als u de jeugdhulp inkoopt bij een zelfstandige professional of bij een kleine instelling voor professionele zorg. Om in aanmerking te komen voor het formele tarief, dienen de volgende documenten overlegd te worden:

a. De inschrijving in het Handelsregister waaruit blijkt dat er sprake is van er een onderneming als bedoeld in artikel 5, onderdelen a, c, d, of e van de Handelsregisterwet 2007 waarvan de activiteiten blijkens de inschrijving van het Handelsregister, bedoeld in artikel 2 van die wet, geheel of voor het grootste deel bestaan uit het verlenen van Jeugdhulp.

b. Een kopie van een relevant diploma van een erkende Nederlandse instelling voor beroepsonderwijs uitgereikt aan de beoogd zorgverlener die werkzaam is bij de organisatie waarvan de onder a genoemde inschrijving bij de Kamer van Koophandel is overlegd.

- Het instellingstarief is van toepassing als u de jeugdhulp inkoopt bij een grote specialistische instelling; Grote instellingen met hoge overheadkosten als gevolg van o.a. administratie, P&O, en vastgoed hebben te maken met hogere kosten dan kleinere organisaties of zzp-ers. (Schattingen variëren van circa 16% (Berenschot 2013) tot 18% (recente jurisprudentie). Recente jurisprudentie toont dat grote specialistische instellingen om die reden ook via pgb een hoger tarief horen te ontvangen. Het instellingstarief is alléén van toepassing in de uitzonderingssituatie dat u de jeugdhulp inkoopt bij een grote, specialistische instelling. U dient hierbij zélf aannemelijk te maken dat de door u gewenste zorgaanbieder zich kwalificeert als grote specialistische instelling met bijbehorende overhead. U kunt zich hierbij onder andere baseren op de volgende documenten:

a. De inschrijving in het Handelsregister waaruit blijkt dat er sprake is van er een onderneming als bedoeld in artikel 5, onderdelen a, c, d, of e van de Handelsregisterwet 2007 waarvan de activiteiten blijkens de inschrijving van het Handelsregister, bedoeld in artikel 2 van die wet, geheel of voor het grootste deel bestaan uit het verlenen van Jeugdhulp.

b. De melding loonheffingen aanmelding werkgever zoals deze bij de Belastingdienst is ingediend en de bevestiging.

c. Een kopie van een geanonimiseerde arbeidsovereenkomst waaruit blijkt welke cao wordt toegepast. Het dient daarbij te gaan om een voor de betreffende sector relevante cao die aangemeld is bij de directie UAW van het Ministerie van SZW

d. Een overzicht van het aantal gekwalificeerde werknemers die in loondienst zijn van de organisatie waarvan sprake is in lid a.

Artikel 2 Intrekking

Het Financieel besluit Jeugdhulp 2016 komt per 1 januari 2017 te vervallen.

Artikel 3 Inwerkingtreding

Dit besluit treedt op 1 januari 2017 in werking.

Artikel 4

Dit besluit wordt aangehaald als: Nadere regels jeugdhulp Utrecht 2017 gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>,

De burgemeester, De gemeentesecretaris,

Gemeente Utrecht

Context

In de Jeugdwet 2015 is opgenomen dat de raad richtinggevende kaders voor de uitvoering van de wet dient vast te leggen in een verordening. Het is gebruikelijk dat na enige tijd uitvoering te hebben gegeven aan de verordening, geconstateerd wordt dat deze op onderdelen aanpassing behoeft. Bijvoorbeeld omdat niet alle bepalingen even helder zijn geformuleerd of onderwerpen ontbreken waar in de uitvoering wel behoefte aan is.

De aanpassingen in de nu voorliggende verordening Jeugdhulp betreffen geen grote beleidswijzigingen.

Inhoudelijk zijn in de verordening de volgende wijzigingen opgenomen:

• De jeugdhulpcategorieën in artikel 2, lid 2 zijn geactualiseerd, zodat deze aansluiten op de inkoop van jeugdhulp voor 2017
• Het persoonsgebonden budget (pgb) is steviger verankerd in de verordening. Met de toevoeging van artikel 5, lid 3 tot en met 7, heeft het pgb een stevigere plek in de verordening gekregen. Deze artikelen zijn grotendeels gebaseerd op de Nadere regels Jeugdhulp 2016 waarin zij vorig jaar nog stonden

Naast de verordening zijn ook de bijbehorende Nadere regels Jeugdhulp 2017 en het Financieel besluit Jeugdhulp 2017 gewijzigd ten opzichte van hun voorgangers in 2016.

De voornaamste wijzigingen in de nadere (beleids)regels ten opzichte van het afgelopen jaar zijn:
• In artikel 3 van de nadere regels is beschreven wanneer sprake is van gebruikelijke zorg. Het begrip gebruikelijke zorg blijkt met enige regelmaat grond voor afwijzing van een aanvraag voor een individuele voorziening. Door een definitie van het begrip gebruikelijke zorg op te nemen in de nadere regels is voor zowel cliënt als verwijzer (buurtteam) helder in welke gevallen sprake is van gebruikelijke zorg. Dit vergroot de transparantie voor cliënten en vergemakkelijkt het primaire proces.
• De commissie Passend alternatief heeft een plek gekregen in artikel 2, lid 6. Daarnaast staat in artikel 2, lid 8, beschreven hoe jeugdigen en hun ouders/verzorgers die het niet eens zijn met de beoordeling van hun zorgaanvraag, hun aanvraag opnieuw kunnen laten toetsen. Met deze artikelen wordt voor cliënten verhelderd welke mogelijkheden zij hebben als zij het niet eens zijn met de uitkomst van hun aanvraag om een individuele voorziening.
• In artikel 2, lid 9 van de nadere regels zijn de weigeringsgronden voor een individuele voorziening nader gespecificeerd. Evenals bij de toevoeging over gebruikelijke zorg leidt deze toevoeging tot meer transparantie, hetgeen het primair proces vergemakkelijkt

In het Financieel Besluit Jeugdhulp 2017 is de belangrijkste toevoeging een extra toelichting op het instellingstarief. Deze daar geschetste werkwijze werd in 2016 al zo toegepast en wordt hiermee beter verankerd.

De Nadere regels Jeugdhulp 2017 en het Financieel besluit Jeugdhulp 2017 zijn door het college vastgesteld onder voorbehoud van vaststelling van de Verordening Jeugdhulp 2017 door de raad. Deze regelingen zijn ter informatie bijgevoegd.

Raad:

Beslispunt

1 De verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht vast te stellen

Argumenten

1.1 In de verordening Jeugdhulp 2017 zijn technische aanpassingen, taalkundige verbeteringen en verduidelijkende aanvullingen aangebracht waardoor deze verordening beter aansluit bij

de bestaande praktijk

Beslispunt

2 De verordening Jeugdhulp 2016 op 1 januari 2017 in te trekken.

Verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht

(raadsbesluit van 22-11-2016)

De raad van de gemeente Utrecht;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 22-11-2016 met kenmerk 16.509092
gelet op Jeugdwet;

overwegende dat de Jeugdwet de verantwoordelijkheid voor het organiseren van goede en toegankelijke jeugdhulp bij de gemeente heeft belegd, waarbij het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het gezond en veilig opgroeien van jeugdigen allereerst bij de ouders en de jeugdige zelf ligt; en dat het noodzakelijk is om regels vast te stellen over de door het college te verlenen individuele voorzieningen en overige voorzieningen, met betrekking tot de voorwaarden voor toekenning en de wijze van beoordeling van, en de afwegingsfactoren bij een individuele voorziening, over de wijze waarop de toegang tot en de toekenning van een individuele voorziening wordt afgestemd met andere voorzieningen, de wijze waarop de hoogte van een persoonsgebonden budget wordt vastgesteld, voor de bestrijding van het ten onrechte ontvangen van een individuele voorziening of een persoonsgebonden budget alsmede misbruik en oneigenlijk gebruik van de wet, en regels ter waarborging van een goede verhouding tussen de prijs voor de levering van jeugdhulp of de uitvoering van een kinderbeschermingsmaatregel of jeugdreclassering en de eisen die worden gesteld aan de kwaliteit daarvan;
overwegende dat het voorts wenselijk is te bepalen onder welke voorwaarden degene aan wie een persoonsgebonden budget wordt verstrekt, de jeugdhulp kan betrekken van een persoon die behoort tot diens sociale netwerk;

besluit vast te stellen de Verordening Jeugdwet 2017 gemeente Utrecht

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Paragraaf 1 Definities

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
1. Algemene voorziening: een overige voorziening als bedoeld in artikel 2.9 sub a van de wet. Hieronder vallen vrij toegankelijke voorzieningen als bedoeld in artikel 2, eerste lid;
2. Andere voorziening: voorziening anders dan in het kader van de Jeugdwet, op het gebied van zorg, onderwijs, maatschappelijke ondersteuning of werk en inkomen;
3. Buurtteam: een team medewerkers dat jeugdhulp verleent en namens het college aanvragen voor een individuele voorziening onder de Jeugdwet behandelt;
4. Gezinsplan: een door de buurtteammedewerker samen met het gezin opgestelde, schriftelijke, weergave van de hulpvraag/hulpvragen van het gezin, de met de begeleiding beoogde doelen en de wijze waarop daar aan gewerkt wordt;
5. Familiegroepsplan: hulpverleningsplan of plan van aanpak, opgesteld door de ouders, samen met bloedverwanten, aanverwanten of anderen die tot de sociale omgeving van de jeugdige behoren.
6. Hulpvraag: behoefte van een jeugdige of zijn ouders aan jeugdhulp in verband met opgroei- en opvoedingsproblemen, psychische problemen, verstandelijke, lichamelijke of zintuigelijke beperkingen en stoornissen, als bedoeld in artikel 2.3, eerste lid, van de wet;

7. Individuele voorziening: een op de jeugdige of zijn ouders toegesneden niet vrij toegankelijke voorziening als bedoeld in artikel 2.9 sub a van de wet. Hieronder vallen de voorzieningen als bedoeld in artikel 2, tweede lid;
8. Medewerker: persoon die voor of namens het college een hulpvraag of aanvraag behandelt;
9. Pgb: persoonsgebonden budget als bedoeld in artikel 8.1.1 van de wet, zijnde een door het college verstrekt budget aan een jeugdige of zijn ouders, dat hen in staat stelt de jeugdhulp die tot de individuele voorziening behoort van derden te betrekken;
10. Vakantie: aaneengesloten dagen waarop belanghebbende buiten de gemeente Utrecht verblijft, maar nog wel aangemerkt kan worden als ingezetene van de gemeente Utrecht. De maximale aaneengesloten vakantieduur bedraagt 6 weken. Binnen een kalenderjaar worden de verschillende vakantieperiodes bij elkaar opgeteld en kunnen samen nooit meer bedragen dan 13 weken per kalenderjaar. Ook in geval de vakantie opgenomen wordt over twee aansluitende kalenderjaren kan niet meer dan 6 weken aangesloten opgenomen worden;
11. Wet: Jeugdwet.

Hoofdstuk 2 Jeugdhulp

Paragraaf 2.1 Vormen van jeugdhulp

Artikel 2 De inzet van jeugdhulp

1. De volgende algemene voorzieningen zijn beschikbaar:
   a. generalistische Basiszorg via de Buurtteams Jeugd en Gezin
   b. voorzieningen voor spoedeisende situaties
2. De volgende individuele voorzieningen zijn beschikbaar:
   a. Specialistische Jeugdhulp
   b. Jeugdhulp met verblijf
   c. Pleegzorg
   d. Crisiszorg met verblijf
   e. Vervoer
3. Het college kan bij nadere regeling vaststellen welke algemene en individuele voorzieningen op basis van het eerste en tweede lid beschikbaar zijn.

Paragraaf 2.2 Toegang jeugdhulp en toekenning individuele voorzieningen

Artikel 3 Toegang tot jeugdhulp

1. Voor jeugdigen of ouders met een hulpvraag zijn algemene voorzieningen vrij toegankelijk.
2. Jeugdigen of hun ouders met een hulpvraag kunnen zich melden bij het buurtteam, dat toegang kan verlenen tot een individuele voorziening.
3. Het college zorgt voor de inzet van jeugdhulp na een verwijzing door andere volgens de wet bevoegde verwijzers naar een individuele voorziening voor zo lang de jeugdhulpaanbieder die de individuele voorziening levert van oordeel is dat inzet van jeugdhulp nodig is.
4. Het college zorgt voor de inzet van de jeugdhulp die de rechter of de gecertificeerde instelling nodig acht bij de uitvoering van een kinderbeschermingsmaatregel. Het college zorgt voor de inzet van de jeugdhulp die de rechter, het openbaar ministerie, de selectiefunctionaris, de inrichtingsarts of de directeur van de justitiële inrichting nodig achten bij de uitvoering van een strafrechtelijke beslissing, of die de gecertificeerde instelling nodig acht bij de uitvoering van de jeugdreclassering.

5. In spoedeisende gevallen treft het college zo spoedig mogelijk een tijdelijke passende maatregel of vraagt het college een machtiging gesloten jeugdhulp als bedoeld in hoofdstuk 6 van de wet.

Artikel 4 Toekenning individuele voorzieningen (in natura of pgb)

1. Een jeugdige of zijn ouders kan in gesprek met de medewerker van het buurtteam een aanvraag voor een individuele voorziening indienen. Het college kan hiertoe nadere regels opstellen.
2. Een jeugdige of zijn ouders kan zich hierbij laten bijstaan door een onafhankelijk cliëntondersteuner. Medewerkers van de buurtteams dienen hun cliënten hierop actief te attenderen.
3~~2~~. In een gesprek onderzoekt de medewerker van het buurtteam samen met de jeugdige of zijn ouders of de inzet van een individuele voorziening benodigd is voor het oplossen van de hulpvraag.
4~~3~~. In een gesprek komt in ieder geval aan de orde:
   a. de behoeften, persoonskenmerken, voorkeuren, veiligheid, ontwikkeling en gezinssituatie van de jeugdige en het probleem of de hulpvraag;
   b. het gewenste resultaat van het verzoek om jeugdhulp;
   c. het vermogen van de jeugdige of zijn ouders om zelf of met ondersteuning van de naaste omgeving een oplossing voor de hulpvraag te vinden; waarbij de medewerker van het buurtteam de jeugdige en zijn ouders stimuleert om een familiegroepsplan op te stellen.
   d. de mogelijkheden om gebruik te maken van een andere voorziening;
   e. de mogelijkheden om jeugdhulp te verlenen met gebruikmaking van een algemene voorziening;
   f. de mogelijkheden om een individuele voorziening te verstrekken.
   g. hoe in geval van toekenning van een individuele voorziening deze wordt verzilverd; in natura of in pgb.

Met opmaak: Inspringing: Links: 0,61 cm

5~~4~~. De bevindingen van een gesprek worden opgenomen in het gezinsplan, indien aanwezig is het familiegroepsplan hiervan onderdeel.
6~~5~~. Indien de medewerker van het buurtteam op basis van een gesprek met de jeugdige of zijn ouders vaststelt dat een individuele voorziening noodzakelijk is, dan bevestigt hij dit schriftelijk.
7~~6~~. In de volgende gevallen verstrekt de medewerker van het buurtteam namens het college altijd een beschikking:
   a. bij verstrekking van een pgb;
   b. bij weigering van een aanvraag voor een individuele voorziening;
   c. bij een verzoek van de jeugdige of zijn ouders om een beschikking te ontvangen, binnen 6 weken na de datum van het gesprek waarin de aanvraag is gedaan.
8~~7~~. Het college kan nadere regels opstellen met betrekking tot de voorwaarden voor toekenning van individuele voorzieningen, de wijze van beoordeling van, de afwegingsfactoren bij individuele voorzieningen en over de inhoud van de beschikking tot verstrekking dan wel weigering van een individuele voorziening

Hoofdstuk 3 Een persoonsgebonden budget (pgb)

Artikel 5 ~~Toekenning i~~Verzilveren individuele voorzieningen in de vorm van een pgb

1. Op de aanvraag voor een individuele voorziening in de vorm van een pgb is artikel 4, tweede tot en met zevende lid, van overeenkomstige toepassing.
2. ~~Het college verstrekt alleen een individuele voorziening in de vorm van een pgb met in achtneming van het bepaalde in artikel 8.1.1 van de Jeugdwet.~~
3~~2~~. Een aanvraag voor verzilvering van een toegekende individuele voorziening in de vorm van een ~~persoonsgebonden budget (~~pgb~~)~~ kan door de jeugdige of zijn ouders worden ingediend bij een mede-

werker van het buurtteam op een door het college ter beschikking gesteld format, waarin is opgenomen:

a. Welke jeugdhulp de jeugdige of zijn ouders gezien de hulpvraag willen inkopen met het pgb en wat het beoogde resultaat is;

b. Op welke wijze het beoogde resultaat bijdraagt aan de doelen die in het gezinsplan, opgesteld conform artikel 4 lid 4, beschreven staan;

c. Op welke wijze de jeugdige of zijn ouders de aan het pgb verbonden taken op verantwoorde wijze uitvoeren, dan wel wie hiertoe is gemachtigd;

d. Waarom de jeugdige of zijn ouders de jeugdhulp “in natura” niet passend vinden.

e. Op welke wijze de kwaliteit van de jeugdhulp is gewaarborgd;

f. Een onderbouwde begroting.

~~4~~3. Een medewerker van het buurtteam stelt de benodigde omvang van de individuele voorziening in uren of dagdelen vast aan de hand van de door de jeugdige of zijn ouders ingediende aanvraag als bedoeld in artikel 5 lid 3.

~~5~~4. De hoogte van het pgb wordt berekend aan de hand van de benodigde omvang van de individuele voorziening in uren of dagdelen maal het tarief.

~~6~~5. De tarieven als bedoeld in lid 5 zijn vastgesteld in het Financieel besluit Jeugdhulp 2017.

~~7~~6. Een pgb kan alleen worden aangewend voor de in de aanvraag beschreven vorm, duur en omvang van jeugdhulp. Een pgb bevat geen vrij besteedbaar budget.

~~8~~7. Het college kan voorts een aanvraag voor een pgb weigeren:

a. voor zover het pgb is bedoeld of wordt gebruikt voor de betaling van tussenpersonen of belangenbehartigers;

b. voor zover het pgb is bedoeld of wordt gebruikt voor begeleidings- of administratiekosten in verband met het pgb;

c. Voor zover het pgb is bedoeld of wordt gebruikt voor andere kosten dan het leveren van de benodigde zorg. Onder andere kosten wordt o.a. verstaan reis- en verblijfskosten voor zorgverleners;

d. indien aan de jeugdige of zijn ouders in de afgelopen 3 jaren, voorafgaand aan de datum van het gesprek, een pgb is verleend waarbij door de jeugdige of zijn ouders niet is voldaan aan de gestelde wettelijke voorwaarden ten aanzien van het pgb;

e. Indien de ondersteuning die de cliënt met het pgb wenst in te kopen naar het oordeel van het college niet of niet in voldoende mate zal bijdragen aan het bereiken van het beoogde resultaat;

f. indien de geheel of gedeeltelijk uit het pgb betaalde ondersteuning die door één en dezelfde persoon geleverd wordt meer bedraagt dan 48 uur per week. Bij het vaststellen of deze 48 uur per week overschreden wordt kan ook betrokken worden de hoeveelheid ondersteuning die deze persoon, al dan niet via een pgb, levert aan andere personen of gezinsleden;

g. indien het pgb is bestemd of wordt gebruikt voor besteding in het buitenland;

h. in afwijking van Artikel 5.4. onder g kan het college toestemming geven om de toegekende ondersteuning individuele begeleiding die met het pgb ingekocht wordt ook in te zetten tijdens een vakantie.

~~9~~8. Het college bepaalt bij nadere regeling onder welke voorwaarden de persoon aan wie een pgb wordt verstrekt, de jeugdhulp kan betrekken van een persoon die behoort tot het sociale netwerk.

~~10~~9. ~~——~~Het college kan nadere regels stellen over de invulling van de toetsingscriteria die het college hanteert voor artikel 8.1.1 lid 3 van de wet.

Artikel 6 Hoogte van een pgb

1. De hoogte van een pgb wordt bepaald aan de hand van en tot het maximum van de kostprijs van de in de betreffende situatie goedkoopst adequate individuele voorziening in natura.

2. Daarbij wordt tenminste onderscheid gemaakt tussen de hoogte van het pgb voor de inzet van professionele zorgverleners enerzijds en informele zorgverleners uit het eigen sociale netwerk anderzijds, waarbij de hoogte van het pgb maximaal een door het college vast te stellen percentage betreft van kosten van de goedkoopste individuele voorziening in natura.
3. Het college kan nadere regels stellen over de wijze waarop de hoogte van een pgb wordt vastgesteld als bedoeld in het eerste ~~tweede~~ en tweede ~~derde~~ lid.

Artikel 7 Besteding en verantwoording van het pgb

1. De cliënt stemt in en handelt conform de bepalingen van de gemeente zoals opgenomen in deze verordening, beschikking en pgb plan.
2. De cliënt stemt in en handelt conform de (algemene) voorwaarden van de Sociale Verzekeringsbank (de voorwaarden zoals de gemeente die is overeengekomen met de SVB).
3. Het college kan de cliënt verplichten gebruik te maken van standaarddocumenten ten behoeve van het aanleveren van gegevens voor het trekkingsrecht via de SVB.

Hoofdstuk 4 Overige bepalingen

Artikel 8 Nieuwe feiten en omstandigheden, herziening, intrekking, terugvordering en controle

1. Onverminderd artikel 8.1.2 van de wet doen een jeugdige of zijn ouders op verzoek of onverwijld uit eigen beweging aan het college mededeling van alle feiten en omstandigheden, waarvan hun redelijkerwijs duidelijk moet zijn dat deze aanleiding kunnen zijn tot heroverweging van een beslissing aangaande een individuele voorziening.
2. Onverminderd artikel 8.1.4 van de wet kan het college een beslissing aangaande een individuele voorziening herzien dan wel intrekken als het college vaststelt dat:
    a. de jeugdige, zijn ouders/vertegenwoordiger onjuiste of onvolledige gegevens hebben verstrekt en de verstrekking van juiste of volledige gegevens tot een andere beslissing zou hebben geleid;
    b. de jeugdige of zijn ouders/vertegenwoordiger niet langer op de individuele voorziening ~~of op het pgb~~ zijn aangewezen;
    c. de individuele voorziening ~~of het pgb~~ niet meer toereikend is te achten;
    d. de jeugdige of zijn ouders/vertegenwoordiger niet voldoen aan de voorwaarden van de individuele voorziening ~~of het pgb;~~
    e. de jeugdige of zijn ouders/vertegenwoordiger de individuele voorziening ~~of het pgb~~ niet of voor een ander doel gebruiken dan waarvoor het is bestemd.
3. Als het college een beslissing op grond van het tweede lid, onder a, heeft ingetrokken en er sprake is van verstrekking van onjuiste of onvolledige gegevens, kan het college van degene die onjuiste of onvolledige gegevens heeft verschaft, geheel of gedeeltelijk de geldswaarde vorderen van de ten onrechte genoten individuele voorziening ~~of het ten onrechte genoten pgb.~~
4. Een beslissing tot verlening van een pgb kan worden ingetrokken als blijkt dat het pgb binnen 6 maanden na uitbetaling niet is aangewend voor de bekostiging van de voorziening waarvoor de verlening heeft plaatsgevonden.
5. Het college onderzoekt uit het oogpunt van kwaliteit van de geleverde zorg, al dan niet steekproefsgewijs, de bestedingen van pgb's.
6. Teneinde oneigenlijk gebruik van het pgb~~PGB~~ te voorkomen, controleert het college de doelmatigheid en rechtmatigheid van de verstrekte voorziening en de besteding van het pgb.

7. Het college maakt afspraken met aanbieders van voorzieningen over de facturatie en accountantscontrole, zodat declaraties en uitbetalingen in overeenstemming zijn met de contractuele afspraken, de leveringsopdracht en de geleverde prestaties.
8. Het college is gerechtigd tot materiële controle en tot fraudeonderzoek, waaronder de besteding van het pgb. Het college kan beleidsregels stellen met betrekking tot de wijze waarop deze onderzoeken vorm worden gegeven.

Artikel 9 Verhouding prijs en kwaliteit aanbieders jeugdhulp en uitvoerders kinderbeschermingsmaatregelen en jeugdreclassering

Het college houdt in het belang van een goede prijs-kwaliteitverhouding bij de vaststelling van de tarieven die het hanteert voor door derden te leveren jeugdhulp of uit te voeren kinderbeschermingsmaatregelen of jeugdreclassering, rekening met:
a. de aard en omvang van de te verrichten taken;
b. de voor de sector toepasselijke CAO-schalen in relatie tot de zwaarte van de functie;
c. een redelijke toeslag voor overheadkosten;
d. een voor de sector reële mate van non-productiviteit van het personeel als gevolg van verlof, ziekte, scholing en werkoverleg;
e. kosten voor bijscholing van het personeel.

Artikel 10 Vertrouwenspersoon

1. Het college zorgt ervoor dat jeugdigen, ouders en pleegouders een beroep kunnen doen op een onafhankelijke vertrouwenspersoon.
2. Het college wijst jeugdigen en ouders erop dat zij zich desgewenst kunnen laten bijstaan door een onafhankelijke vertrouwenspersoon.

Artikel 11 Klachtregeling

Het college stelt een regeling vast voor de afhandeling van klachten van jeugdigen en ouders die betrekking hebben op de wijze van afhandeling van meldingen en aanvragen als bedoeld in deze verordening.

Artikel 12 Inspraak en medezeggenschap

1. Het college betrekt de ingezetenen van de gemeente bij de voorbereiding van het beleid betreffende jeugdhulp overeenkomstig de krachtens artikel 150 van de Gemeentewet gestelde regels met betrekking tot de wijze waarop inspraak wordt verleend.
2. Het college stelt cliënten en vertegenwoordigers van cliëntgroepen vroegtijdig in de gelegenheid voorstellen voor het beleid betreffende jeugdhulp te doen, advies uit te brengen bij de besluitvorming over verordeningen en beleidsvoorstellen betreffende jeugdhulp, en voorziet hen van ondersteuning om hun rol effectief te kunnen vervullen.
3. Het college zorgt ervoor dat ingezetenen kunnen deelnemen aan periodiek overleg, waarbij zij onderwerpen voor de agenda kunnen aanmelden, en dat zij worden voorzien van de voor een adequate deelname aan het overleg benodigde informatie en ondersteuning.
4. Het college stelt nadere regels vast ter uitvoering van het tweede en derde lid.

Artikel 13 Privacy

Aanbieders van Jeugdhulp dienen in hun handelen de privacy van cliënten te waarborgen;

1. De Buurtteams behoren dienaangaande te handelen conform de Jeugdwet en de Wet op de bescherming Persoonsgegevens. Tevens is het privacycharter Buurtteams Utrecht op hun handelen van toepassing. Medewerkers van de buurtteams dienen hun cliënten hierop actief te attenderen.
2. Aanbieders van aanvullende zorg behoren dienaangaande te handelen conform de Jeugdwet, de Wet bescherming persoonsgegevens en (indien van toepassing) de Wet op de geneeskundige behandelingsovereenkomst.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 14 Intrekking oude verordening

De Verordening Jeugdhulp 2016 komt per 1 januari 2017 te vervallen.

Artikel 15 Overgangsbepalingen

1. Aanvragen voor ondersteuning die bij het college zijn ingediend voor 1 januari 2017 en waarop nog niet is beslist bij het in werking treden van deze verordening, worden afgehandeld krachtens deze verordening.
2. Op bezwaarschriften tegen een besluit op grond van de verordening wordt beslist met inachtneming van de verordening waarop het besluit is gebaseerd.
3. Het college heeft de bevoegdheid een besluit te herzien met toepassing van deze verordening:
a. op de gronden vermeld in deze verordening;
b. indien uit een door het college uitgevoerd heronderzoek blijkt dat er met toepassing van deze verordening een afwijkend besluit zou zijn genomen;
c. indien de cliënt ondersteuning ontvangt in natura en wenst over te stappen naar een andere aanbieder of naar een pgb;
d. indien de cliënt ondersteuning ontvangt in de vorm van een pgb en wenst over te stappen naar ondersteuning in natura.

Artikel 16 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt per 1 januari 2017 in werking.

Artikel 17 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>

De griffier,
mr. M. van Hall CMC

De burgemeester,
mr. J.H.C. van Zanen

Nadere regels Jeugdhulp gemeente Utrecht 2017

Het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht; gelet op de artikelen 4, 5 en 6 Verordening Jeugdhulp Utrecht 2017 (verwijzing actualiseren na staf);
overwegende dat het noodzakelijk is nadere regels te stellen ten aanzien van de voorwaarden voor toekenning van individuele voorzieningen, de wijze van beoordeling van, de afwegingsfactoren bij individuele voorzieningen, over de inhoud van de beschikking tot verstrekking dan wel weigering van een individuele voorziening, onder welke voorwaarden waaraan de persoon aan wie een pgb wordt verstrekt de jeugdhulp kan betrekken van een persoon die behoort tot het sociale netwerk, de toetsingscriteria die het college hanteert voor artikel 8.1.1 lid 3 van de wet, de wijze waarop de hoogte van het pgb wordt vastgesteld;

besluit vast te stellen de Nadere regels jeugdhulp 2017 bij de Verordening Jeugdhulp Utrecht 2017.

Artikel 1 Begripsbepalingen

Cao	Collectieve arbeidsovereenkomst
Verordening	Verordening Jeugdhulp Utrecht 2017
Zorgcategorie	Indeling op hoofdlijnen van de verschillende categorieën jeugdhulp die aangemerkt wordt als individuele voorziening.
Commissie Passend Alternatief	Commissie bestaande uit door de wet bevoegde verwijzers aangevuld met een ambtelijk secretaris die op aanvraag toetst of passende ondersteuning beschikbaar is bij gecontracteerde jeugdhulpaanbieders. De commissie verzorgt tevens een second opinion indien een cliënt het oneens is met de beoordeling door het Buurtteam van zijn/haar aanvraag voor een individuele voorziening onder de Jeugdwet.
Gebruikelijke zorg	De normale, dagelijkse zorg die partners, ouders, inwonende kinderen of andere huisgenoten geacht worden elkaar onderling te bieden.

Artikel 2 Aanvraag voor een individuele voorziening

1. Een mondelinge aanvraag voor een individuele voorziening in natura kan door de jeugdige of zijn ouders worden ingediend in een gesprek met een medewerker van het buurtteam. De aanvraag wordt in het gesprek door de jeugdige of zijn ouders ondubbelzinnig bevestigd en met dagtekening door de medewerker van het buurtteam in het gezinsplan vastgelegd.
2. Een schriftelijke aanvraag voor een individuele voorziening kan uitsluitend worden ingediend bij een medewerker van het buurtteam door middel van een door de jeugdige of zijn ouders ondertekend gezinsplan.
3 Het college draagt zorg voor een professionele en eenduidige afweging door een medewerker van het buurtteam bij de beoordeling of een individuele voorziening noodzakelijk is, waarbij de wettelijke vereisten met betrekking tot verantwoorde werktoedeling in acht worden genomen.
4. Het college draagt zorg voor een voldoende, kwantitatief en kwalitatief, aanbod van jeugdhulp zoals gedefinieerd in de Verordening Jeugdhulp 2017 artikel 2 lid 2.
5. Een toekenning voor een individuele voorziening in natura wordt alleen verleend voor door het college gecontracteerde jeugdhulpaanbieders.

6. Een uitzondering op het gestelde in artikel 2 lid 5 ~~3 lid 3~~, kan, op aanvraag van een door de wet bevoegde verwijzer, verleend worden door de commissie Passend Alternatief, indien deze commissie constateert dat de gecontracteerde jeugdhulpaanbieders geen passend ondersteuningsaanbod kunnen bieden en de cliënt geen gebruik wil of kan maken van een persoonsgebonden budget.
7. In geval van weigering van een aanvraag van een individuele voorziening, wordt dit gemotiveerd toegelicht aan de aanvrager.
8. Het college zorgt dat de beoordeling van een aanvraag voor een individuele voorziening onder de Jeugdwet collegiaal wordt getoetst indien de cliënt het oneens is met de uitkomst van die beoordeling. Indien de cliënt zich ook niet kan vinden in de uitkomst van de collegiale toetsing zorgt het college dat de commissie Passend Alternatief een second opinion verzorgt.
9. Weigeringsgronden voor een individuele voorziening zijn onder andere, maar niet gelimiteerd tot; de in het gezinsplan opgeschreven doelen kunnen bereikt worden met een andere inzet dan een individuele voorziening, zoals bijvoorbeeld; inzet van sociaal netwerk, mantelzorg, gebruikelijke zorg of een algemeen toegankelijke voorziening en/of de inzet die nodig is voor het bereiken van de in het gezinsplan opgenomen doelen valt niet onder de Jeugdwet.

Artikel 3. Gebruikelijke zorg

1. Gebruikelijke zorg is de normale, dagelijkse zorg die partners, ouders, inwonende kinderen of andere huisgenoten geacht worden elkaar onderling te bieden (zie voor een nadere specificatie bijlage 1).
2. Alle niet in bijlage 1 genoemde persoonlijke verzorging door de ouder / verzorger aan het kind is gebruikelijke zorg als er sprake is van een kortdurende zorgsituatie met uitzicht op herstel van het gezondheidsprobleem en de daarmee samenhangende zelfredzaamheid van de jeugdige. Daarbij gaat het over het algemeen over een periode van maximaal drie maanden. Het aanleren van handelingen op het gebied van persoonlijke verzorging aan jeugdigen valt ook aan te merken als gebruikelijke zorg.
3. Het uitvoeren van verpleegkundige handelingen door ouders van een thuiswonend kind is gebruikelijke zorg, wanneer deze handelingen aan te leren zijn. Verpleegkundige handelingen door ouders aan kinderen, die aan te leren zijn, vallen onder gebruikelijke zorg als er sprake is van een kortdurende zorgsituatie. Daarbij gaat het over het algemeen over een periode van maximaal drie maanden. Verpleegkundige handelingen, door ouders aan kinderen, die aan te leren zijn, zijn in chronische situaties wel indiceerbare zorg.
4. Uitzonderingen op bovenstaand lid 1, 2 en 3 zijn van toepassing wanneer:
5. Een partner of ouder geobjectiveerde beperkingen heeft en/of kennis/vaardigheden mist om gebruikelijke persoonlijke verzorging, begeleiding of verpleegkundige handelingen uit te voeren en deze vaardigheden niet kan aanleren. In dit geval wordt van hem of haar geen bijdrage verwacht.
6. Een partner of ouder overbelast is of dreigt te raken. In dat geval wordt van hem of haar geen bijdrage verwacht, totdat deze (dreigende) overbelasting is opgeheven;
7. Gebruikelijke verpleging bij de jeugdige van niet uitstelbare aard is en degene die de gebruikelijke zorg moet verlenen niet beschikbaar is, wegens reguliere school- of werkweek van hem/haar zelf of van het kind, kan hiervoor een indicatie worden gesteld.
8. Een jeugdige zich in de terminale levensfase bevindt, in dit geval wordt geen bijdrage verwacht van een ouder.
9. Een jeugdige van 12 jaar of ouder geen intieme verpleging wenst te ontvangen van de ouder.

Artikel 4 Inhoud van de beschikking

1. In geval van toekenning van een individuele voorziening in natura wordt in de beschikking opgenomen:
a. Dat er een individuele voorziening wordt verstrekt in natura; en indien van toepassing een motivering waarom de individuele voorziening niet in de vorm van een pgb wordt verstrekt.
b. Op welke hulpvragen zoals verwoord in het gezinsplan de individuele voorziening is gericht en wat het beoogde doel of resultaat is van de individuele voorziening.
c. Het type jeugdhulp dat wordt ingezet in termen van zorgcategorieën.
d. De beoogde jeugdhulpaanbieder.
2. In geval van toekenning van een individuele voorziening in de vorm van een pgb wordt in de beschikking opgenomen:
a. Dat er een individuele voorziening wordt verstrekt in de vorm van een pgb.
b. Wat de hoogte van het pgb is en hoe deze is berekend.
c. Wat de duur is van de verstrekking van een individuele voorziening waarvoor het pgb is bedoeld.
d. De wijze van verantwoording van de besteding van het pgb.
3. In geval van weigering van een aanvraag van een individuele voorziening, wordt dit in de beschikking gemotiveerd toegelicht.

Artikel 5 Intrekking

De nadere regels Jeugdhulp Utrecht 2016 komen per 1 januari 2017 te vervallen.

Artikel 6 Inwerkingtreding

Deze nadere regels treden per 1 januari 2017 in werking.

Artikel 7 Citeertitel

Deze nadere regels worden aangehaald als: Nadere regels jeugdhulp Utrecht 2017

Aldus vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van Utrecht, gehouden op <datum>

De secretaris, De burgemeester,

Toelichting op de artikelen

De vastgestelde Verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht biedt in lijn met Jeugdwet de mogelijkheid om op specifieke onderdelen bevoegdheden te delegeren aan het college om nadere regels te stellen binnen de kaders van de Verordening. Met de nadere regels Jeugdhulp geeft het college invulling aan deze bevoegdheid. Het gaat om vier onderwerpen, te weten: de aanvraag, de voorwaarden voor toekenning van een individuele voorziening, de inhoud van de beschikking en de wijze waarop de hoogte van het pgb wordt berekend. De tarieven waarmee het pgb wordt berekend zijn vastgelegd in het Financieel besluit Jeugdhulp.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1
Hierin worden een aantal begrippen uit de nadere regels nader toegelicht.

Artikel 2
Dit artikel geeft aan op welke wijze een aanvraag kan worden ingediend voor een individuele voorziening in natura en op welke wijze wordt gehandeld indien een aanvraag niet gehonoreerd wordt.

Uitgangspunt is dat een aanvraag voor een individuele voorziening in natura mondeling kan worden ingediend, en dat jeugdige en ouders, en de professional zo min mogelijk administratieve last ondervinden van de aanvraag. Vastleggen van de datum van aanvraag is van belang vanwege beslistermijnen zoals benoemd in de Awb.

Artikel 3

Dit artikel geeft aan wanneer sprake is van gebruikelijke zorg; de normale, dagelijkse zorg die partners, ouders, inwonende kinderen of andere huisgenoten geacht worden elkaar onderling te bieden. In een tabel, die bij deze nadere regels is opgenomen als bijlage 1, wordt het begrip gebruikelijke zorg op basis van verschillende leeftijdscategorieën nader gespecificeerd.

Artikel 4

In artikel 4 is nader uitgewerkt welke onderdelen in een beschikking voor een individuele voorziening in natura of beschikking voor een individuele voorziening in de vorm van een pgb moeten worden opgenomen.

De vaststelling of een individuele voorziening nodig is, vergt een professionele en eenduidige afweging. Van belang is daarom dat de medewerkers van het buurtteam werken volgens de wettelijke norm van verantwoorde hulp (voor zowel jeugdhulp als toegang). Deze verplichting uit de Jeugdwet is door de VNG in overleg met de brancheorganisaties uitgewerkt in een norm voor verantwoorde werktoedeling die uit drie onderdelen bestaat:
a. De norm verplicht de Stichting Buurtteam Jeugd en Gezin (als ook andere jeugdhulpaanbieders) tot het werken met geregistreerde professionals uit het Kwaliteitsregister Jeugd of het BIGregister.
b. Bij het toedelen van taken moet de Stichting Buurtteam Jeugd en Gezin rekening houden met de specifieke kennis en vaardigheden van de geregistreerde professional. De kennis en vaardigheden van de professionals dienen passend te zijn bij de hulpvraag van de jeugdige en ouders.
c. De stichting Buurtteam Jeugd en Gezin moet ervoor zorgen dat deze geregistreerde professionals kunnen werken volgens hun professionele standaarden (beroepscodes, vakinhoudelijke richtlijnen).
Leidend bij het toepassen van de norm van verantwoorde werktoedeling is het principe “comply or explain”. Dat betekent dat de Buurtteamorganisatie Jeugd en Gezin het werk moet toebedelen aan geregistreerde professionals, tenzij deze kan motiveren waarom dat niet wordt gedaan.

~~Zowel in de Wmo 2015 als in de Jeugdwet worden drie voorwaarden beschreven waaraan een aanvrager moet voldoen. De medewerker van het buurtteam maakt een inschatting van de bekwaamheid van de aanvrager om zorg in te kopen met een pgb en een pgb te beheren, de motivering door de aanvrager en de gewaarborgde kwaliteit van de dienstverlening die wordt ingekocht met een pgb~~.
Zowel in de Wmo 2015 als in de Jeugdwet worden drie voorwaarden beschreven waaraan een aanvrager moet voldoen. De medewerker van het buurtteam maakt een inschatting van:
- de bekwaamheid van de aanvrager om zorg in te kopen met een pgb en dit pgb te beheren
- de motivering door de aanvrager waarom een pgb beter voldoet dan zorg in natura

- de gewaarborgde kwaliteit van de dienstverlening die wordt ingekocht met een pgb.

Op basis van de aanvraag van de jeugdige of zijn ouders komt de medewerker van het buurtteam tot een gewogen oordeel of de jeugdige of zijn ouders in aanmerking komt voor een individuele voorziening in de vorm van een pgb. De handreiking PGB geeft een beeld van de aspecten die de medewerker van het buurtteam betrekt in zijn oordeel.

Artikel 5
Dit artikel beschrijft wanneer en onder welke titel deze regels in werking treden.

BIJLAGE 1: Richtlijnen ten aanzien van gebruikelijke zorg

Kinderen van 0 tot 3 jaar
• hebben bij alle activiteiten zorg van een ouder nodig;
• ouderlijk toezicht is zeer nabij nodig;
• zijn in toenemende mate zelfstandig in bewegen en verplaatsen.
• hebben begeleiding en stimulans nodig bij hun psychomotorische ontwikkeling;
• hebben een beschermende woonomgeving nodig waarin de fysieke en sociale veiligheid is gewaarborgd en een passend pedagogisch klimaat wordt geboden.
Kinderen van 3 tot 5 jaar
• kunnen niet zonder toezicht van volwassenen. Dit toezicht kan binnenshuis korte tijd op gehoorafstand (bijv. ouder kan was ophangen in andere kamer);
• hebben begeleiding en stimulans nodig bij hun psychomotorische ontwikkeling;
• kunnen zelf zitten, en op gelijkvloerse plaatsen zelf staan en lopen;
• ontvangen zindelijkheidstraining van ouders/verzorgers;
• hebben gedeeltelijk hulp en volledig stimulans en toezicht nodig bij aan- en uitkleden, eten en wassen, in- en uit bed komen, dag- en nachtritme en dagindeling bepalen;
• hebben begeleiding nodig bij hun spel en vrijetijdsbesteding;
• zijn niet in staat zich zonder begeleiding in het verkeer te begeven.
• hebben een beschermende woonomgeving nodig waarin de fysieke en sociale veiligheid is gewaarborgd en een passend pedagogisch klimaat wordt geboden.
Kinderen van 5 tot 12 jaar
• kinderen vanaf 5 jaar hebben een reguliere dagbesteding op school, oplopend van 22 tot 25 uur/week;
• kunnen niet zonder toezicht van volwassenen. Dit toezicht kan op enige afstand (bijv. kind kan buitenspelen in directe omgeving van de woning als ouder thuis is);
• hebben toezicht nodig en nog maar weinig hulp bij hun persoonlijke verzorging;
• hebben begeleiding en stimulans nodig bij hun psychomotorische ontwikkeling;
• zijn overdag zindelijk, en 's nachts merendeels ook; ontvangen zonodig zindelijkheidstraining van de ouders/verzorgers;
• hebben begeleiding van een volwassene nodig in het verkeer wanneer zij van en naar school, activiteiten ter vervanging van school of vrije tijdsbesteding gaan.
• hebben een beschermende woonomgeving nodig waarin de fysieke en sociale veiligheid is gewaarborgd en een passend pedagogisch klimaat wordt geboden.
Kinderen van 12 tot 18 jaar
• hebben geen voortdurend toezicht nodig van volwassenen;
• kunnen vanaf 12 jaar enkele uren alleen gelaten worden;
• kunnen vanaf 16 jaar dag en nacht alleen gelaten worden;
• kunnen vanaf 18 jaar zelfstandig wonen;
• hebben bij hun persoonlijke verzorging geen hulp en maar weinig toezicht nodig;
• hebben tot 18 jaar een reguliere dagbesteding op school/opleiding;

• hebben begeleiding en stimulans nodig bij ontplooiing en ontwikkeling (bv. huiswerk of het zelfstandig gaan wonen).
• hebben tot 17 jaar een beschermende woonomgeving nodig waarin de fysieke en sociale veiligheid is gewaarborgd en een passend pedagogisch klimaat wordt geboden.

Financieel besluit Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht

Het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;
Gelet op de Verordening Jeugdhulp 2017
Overwegende: Verordening Jeugdhulp 2017 is vastgesteld, waarin in artikel 5 lid 6 is aangegeven dat de tarieven separaat van deze verordening wordt vastgesteld in het Financieel besluit Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht;

BESLUIT:

Vast te stellen het volgende

Financieel besluit Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht

Artikel 1 Pgb-tarieven

Uw PGB wordt bepaald op basis van de door u en uw ondersteuner opgestelde begroting. Onderstaande tarieven zijn daarbij de maximale tarieven waarop een PGB wordt berekend en die u binnen uw PGB mag declareren bij de Sociale Verzekeringsbank (SVB). U mag ondersteuning inkopen die duurder is dan de onderstaande tarieven, maar dan dient u het verschil tussen het ingekochte tarief en het maximum tarief bij te betalen aan de SVB.

Omschrijving	Eenheid	Instellings-tarief	Formeel Tarief	Informeel tarief
Ambulante begeleiding individueel	Uur	EUR 46,00	EUR 38,00	EUR 20,00
Specialistische ambulante begeleiding	Uur	EUR 64,00	EUR 52,50	n.v.t.
Ambulante begeleiding groep	Dagdeel	EUR 42,00	EUR 34,50	EUR 20,00
Persoonlijke Verzorging	Uur	EUR 43,00	EUR 35,00	EUR 20,00
Basis Jeugd GGZ	Uur	EUR 60,00	EUR 60,00	n.v.t.
Gespecialiseerde Jeugd GGZ	Uur	EUR 71,00	EUR 71,00	n.v.t.
Kortdurend Verblijf	Etmaal	EUR 180,00	n.v.t.	EUR 30,00
Vervoer individueel	Rit	EUR 27,50	n.v.t.	n.v.t.
Vervoer groep	Etmaal	EUR 8,00	n.v.t.	n.v.t.

In de Verordening jeugdhulp Utrecht 2016 wordt onderscheid gemaakt tussen tarieven voor informele zorgverleners uit het eigen sociale netwerk en tarieven voor professionele zorgverleners:
- Het informele tarief is van toepassing als u de jeugdhulp inkoopt bij iemand die geen professional is
- Het formele tarief is van toepassing als u de jeugdhulp inkoopt bij een zelfstandige professional of bij een kleine instelling voor professionele zorg. Om in aanmerking te komen voor het formele tarief, dienen de volgende documenten overlegd te worden:

a. De inschrijving in het Handelsregister waaruit blijkt dat er sprake is van er een onderneming als bedoeld in artikel 5, onderdelen a, c, d, of e van de Handelsregisterwet 2007 waarvan de activiteiten blijkens de inschrijving van het Handelsregister, bedoeld in artikel 2 van die wet, geheel of voor het grootste deel bestaan uit het verlenen van Jeugdhulp.

b. Een kopie van een relevant diploma van een erkende Nederlandse instelling voor beroepsonderwijs uitgereikt aan de beoogd zorgverlener die werkzaam is bij de organisatie waarvan de onder a genoemde inschrijving bij de Kamer van Koophandel is overlegd.

- Het instellingstarief is van toepassing als u de jeugdhulp inkoopt bij een grote specialistische instelling; Grote instellingen met hoge overheadkosten als gevolg van o.a. administratie, P&O, en vastgoed hebben te maken met hogere kosten dan kleinere organisaties of zzp-ers. (Schattingen variëren van circa 16% (Berenschot 2013) tot 18% (recente jurisprudentie). Recente jurisprudentie toont dat grote specialistische instellingen om die reden ook via pgb een hoger tarief horen te ontvangen. Het instellingstarief is alléén van toepassing in de uitzonderingssituatie dat u de jeugdhulp inkoopt bij een grote, specialistische instelling. U dient hierbij zélf aannemelijk te maken dat de door u gewenste zorgaanbieder zich kwalificeert als grote specialistische instelling met bijbehorende overhead. U kunt zich hierbij onder andere baseren op de volgende documenten:

a. De inschrijving in het Handelsregister waaruit blijkt dat er sprake is van er een onderneming als bedoeld in artikel 5, onderdelen a, c, d, of e van de Handelsregisterwet 2007 waarvan de activiteiten blijkens de inschrijving van het Handelsregister, bedoeld in artikel 2 van die wet, geheel of voor het grootste deel bestaan uit het verlenen van Jeugdhulp.

b. De melding loonheffingen aanmelding werkgever zoals deze bij de Belastingdienst is ingediend en de bevestiging.

c. Een kopie van een geanonimiseerde arbeidsovereenkomst waaruit blijkt welke cao wordt toegepast. Het dient daarbij te gaan om een voor de betreffende sector relevante cao die aangemeld is bij de directie UAW van het Ministerie van SZW

d. Een overzicht van het aantal gekwalificeerde werknemers die in loondienst zijn van de organisatie waarvan sprake is in lid a.

Artikel 2 Intrekking

Het Financieel besluit Jeugdhulp 2016 komt per 1 januari 2017 te vervallen.

Artikel 3 Inwerkingtreding

Dit besluit treedt op 1 januari 2017 in werking.

Artikel 4

Dit besluit wordt aangehaald als: Nadere regels jeugdhulp Utrecht 2017 gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>,

De burgemeester, De gemeentesecretaris,

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Maatschappelijke Ontwikkeling Riemens, M.J. (Matthijs)
Kenmerk	16.509092
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 122

Verordening Jeugdhulp 2017

besluit

1 De verordening Jeugdhulp 2017 gemeente Utrecht vast te stellen

2 De verordening Jeugdhulp 2016 op 1 januari 2017 in te trekken.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Vergunningen, Toezicht en Handhaving Verkerk, T. (Niels)
Kenmerk	16.508876
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 123
Geheim	Nee

Wijziging gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Op grond van artikel 1 lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regeling, het college toestemming te verlenen tot het wijzigen van de Gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Terug in de Raad:

Wethouder zegt toe terughoudend te zijn met het benutten van de post onvoorzien in de regeling RUD. Zij zal de post “onvoorzien” aan de orde stellen in het Algemeen Bestuur van het RUD en mochten er gewijzigde inzichten ontstaan, dan zal zij deze melden aan de commissie Stad en Ruimte.

Status: A

Bijlages
Voorstel: Voorstel_7630
Bijlage: Aanbiedingsbrief met toelichting Wijziging gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht 2016 aan college
Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 123

Eerdere besluitvorming

Uitvoering

De Wgr geeft regels voor de bekendmaking en inwerkingtreding van een GR (artikel 53 lid 4). De plaats van vestiging, de provincie Utrecht, is verantwoordelijk voor de (digitale) bekendmaking van de GR in de Staatscourant. Over de bekendmaking van de gewijzigde GR stuurt de RUD Utrecht een bericht aan alle deelnemende gemeenten.

Gemeente Utrecht

Context

Op 1 januari 2015 is de Wet gemeenschappelijke regeling (Wgr) op een aantal punten gewijzigd en in werking getreden. Deze inwerkingtreding was voor de RUD Utrecht de aanleiding om de Gemeenschappelijke regeling (GR) tegen het licht te houden en te bekijken welke wijzigingen voor de RUD en haar deelnemers van toepassing zijn. Daarnaast zijn andere wensen die de deelnemers in de loop der tijd hebben geopperd in de veranderingen meegenomen. De voorgestelde wijziging van de GR heeft geen financiële gevolgen voor de deelnemers.

Tot wijziging van de GR kan worden besloten als ten minste drie vierde van de colleges van de 12 deelnemende gemeenten en gedeputeerde staten van de provincie Utrecht hiertoe hebben besloten. De Gemeenschappelijke regeling wordt tussen de colleges van burgemeester en wethouders van de deelnemende gemeenten en het college van gedeputeerde staten van de provincie Utrecht afgesloten. Het college kan de regeling pas wijzigen nadat de gemeenteraad toestemming heeft verleend.

Beslispunt

1 Op grond van artikel 1 lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regeling, het college toestemming te verlenen tot het wijzigen van de Gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht

Argumenten

1.1 <u>Volgens de Wet gemeenschappelijke regeling kan het college de regeling pas wijzigen nadat de gemeenteraad toestemming heeft verleend.</u>
Deze toestemming kan volgens de wet slechts worden onthouden wegens strijd met het algemeen recht of het algemeen belang (artikel 1 lid 2 Wgr).

1.2 <u>Wijziging van de Gemeenschappelijke regeling is nodig in verband met een wettelijke wijziging.</u>
Op 1 januari 2015 is de Wet gemeenschappelijke regeling (Wgr) op een aantal punten gewijzigd en in werking getreden. Het voorgestelde art. 34 GR wijzigt de termijn voor het indienen van de begroting bij ministerie BZK. Deze wijziging is gebaseerd op de termijn in de Wet gemeenschappelijke regelingen.
In de bijlage bij dit raadsvoorstel zijn alle voorgenomen wijzigingen opgenomen, inclusief de huidige artikelen.

1.3 <u>Wijziging van de Gemeenschappelijke regeling is nodig om de wensen van de deelnemers in te kunnen willigen.</u>
De wenselijke wijzigingen betreffen:

1) Samenstelling Dagelijks Bestuur.
De Regionale uitvoeringsdienst heeft in de huidige vorm een dagelijks bestuur bestaande uit een voorzitter en twee andere leden. De Wgr biedt de mogelijkheid om het DB uit een voorzitter en tenminste twee leden te laten bestaan, waarbij in acht gehouden moet worden dat de leden van het dagelijks bestuur nimmer de meerderheid van het algemeen bestuur mogen uitmaken. Artikel 12 lid 1 van de GR van de RUD wordt nu gewijzigd waardoor het mogelijk wordt om het DB vorm te geven middels een voorzitter en tenminste twee en maximaal 4 leden. Hierdoor kan het Algemeen Bestuur op enig moment besluiten om de samenstelling van het Dagelijks Bestuur te wijzigen en hier extra leden aan toe te voegen.
2) Aanbieden ontwerp kadernota aan raden en staten voor zienswijzen.
Op verzoek van de deelnemers van de RUD Utrecht is in de GR in artikel 33 lid 3 en 4 nu ook de ontwerp kadernota opgenomen waardoor nu ook een zienswijzeprocedure gevoerd moet worden.
3) Uitsluiting onderdelen begrotingswijziging voor zienswijzen.
In de bestuursrapportage zijn begrotingswijzigingen opgenomen waarvoor nu een

zienswijzeprocedure gevoerd moet worden. De Wgr biedt de mogelijkheid om op onderdelen deze zienswijzeprocedure niet te volgen. In artikel 33 lid 5 en 6 wordt invulling aan deze mogelijkheid gegeven voor die onderdelen waarvoor al eerder een AB besluit is genomen of waar direct middelen tegenover staan.
4) Publicatie verslagen.
Het publiceren van verslagen en de agenda vindt voortaan plaats door de RUD op de site. Deze link en de bijbehorende stukken zullen, na het vaststellen van elk verslag, worden gedeeld met alle deelnemers zodat deze voor iedereen hetzelfde is.
5) Mogelijkheid van wijziging van de GR.
De mogelijkheid voor het wijzigen van de GR wordt duidelijk beschreven. Voor de bekendmaking van de gewijzigde GR wordt aangesloten bij de maximale termijn die hiervoor wordt toegestaan in de Wgr.

1.4 De voorgestelde wijziging van de GR heeft geen financiële gevolgen voor de deelnemers.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Vergunningen, Toezicht en Handhaving Verkerk, T. (Niels)
Kenmerk	16.508876
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 123

Wijziging gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht

besluit

1 Op grond van artikel 1 lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regeling, het college toestemming te verlenen tot het wijzigen van de Gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Aanbiedingsbrief

aan:	De colleges van burgemeester en wethouders van de deelnemers van de RUD Utrecht en de gedeputeerde staten van de Provincie Utrecht
van:	Dagelijks Bestuur RUD Utrecht
steller:	P. Verkerk en M. van Bockel
onderwerp:	Instemmen met de wijziging Gemeenschappelijke Regeling RUD Utrecht
t.b.v.:	De raden en staten van de deelnemers van de RUD Utrecht
bijlage:	Gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling RUD Utrecht 2.0 2014

Status

O ter kennisneming
O ter (oriëntatie) bespreking
X ter besluitvorming

Samenvatting

In onderstaande notitie wordt ingegaan op de redenen waarom de Gemeenschappelijke Regeling Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht gewijzigd moet worden en op welke punten.

Het Algemeen Bestuur van de RUD Utrecht is in de vergadering van 6 oktober 2016 akkoord gegaan met de voorgestelde wijzigingen en heeft het Dagelijks Bestuur verzocht deze gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling voor instemming aan de colleges van B&W en gedeputeerde staten van de deelnemers te sturen.

Voorstel

De colleges van burgemeester en wethouders van de deelnemers van de RUD Utrecht
en de gedeputeerde staten van de Provincie Utrecht wordt voorgesteld om:

1. de gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling RUD Utrecht voor toestemming aan de gemeenteraden en Provinciale Staten voor te leggen;
2. na toestemming van de raad/staten met de wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling RUD Utrecht in te stemmen;
3. de RUD Utrecht zo spoedig mogelijk de ondertekende Gemeenschappelijke Regeling RUD Utrecht toe te sturen.

Toelichting

Aanleiding voor dit voorstel
Op 1 januari 2015 is de Wet gemeenschappelijke regeling (hierna: Wgr) op een aantal punten gewijzigd en in werking getreden. Deze inwerkingtreding was voor de RUD de aanleiding om de Gemeenschappelijke Regeling tegen het licht te houden en te bekijken welke wijzigingen voor de RUD en haar deelnemers van toepassing zijn. Ook zijn andere wensen van de deelnemers in de veranderingen meegenomen.

Met deze brief bieden wij u een voorstel aan tot wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht 2.0 (hierna: GR).

Proces
De GR is een zogenaamde collegeregeling. Deze wordt tussen colleges van burgemeesters en wethouders van de deelnemende gemeenten en het college van gedeputeerde staten de provincie Utrecht afgesloten. Tot wijziging van de GR wordt besloten als ten minste drie vierde van de colleges van de 12 deelnemende gemeenten én gedeputeerde staten van de provincie Utrecht hiertoe hebben besloten.

Voordat het college met deze wijziging kan instemmen wordt er aan de gemeenteraden en provinciale staten gevraagd om toestemming te verlenen aan de colleges van burgemeesters en wethouders, van alle deelnemende gemeenten en gedeputeerde staten van de provincie Utrecht, om de GR te wijzigen. De gemeenteraad en provinciale staten kan deze toestemming alleen weigeren op grond van strijd met het recht of met het algemeen belang (Art. 1 lid 2 jo. Lid 3 Wgr.)

Uitvoering
Na besluitvorming in de colleges van burgermeesters en wethouders en de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten, alsmede gedeputeerde en provinciale staten, wordt bij een meerderheid van drie/vierde van de deelnemers, de wijziging van de GR door het bestuur van de Provinciale Utrecht (statutaire vestigingsplaats) in de Staatscourant bekendgemaakt conform artikel 56 Wgr.

De bekendmaking is wettelijk vastgesteld: pas na bekendmaking treedt de gewijzigde Gemeenschappelijk Regeling RUD Utrecht in werking.

Bekendmaking
De Wet gemeenschappelijke regeling geeft regels voor bekendmaking en inwerkingtreding van een gemeenschappelijke regeling (art. 53 lid 4 Wgr). De plaats van vestiging, de provincie Utrecht, is verantwoordelijk voor de (digitale) bekendmaking van de Gemeenschappelijke Regeling in de Staatscourant. De Provincie Utrecht is ook verantwoordelijk voor het toezenden van de gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling aan gedeputeerde staten.

De RUD Utrecht stuurt een bericht aan alle deelnemende gemeenten over de bekendmaking van de gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling. De deelnemende gemeenten kunnen dan zelf zorg dragen voor inschrijving van de gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling in het gemeentelijke register.

Financiële toelichting
De voorgestelde wijziging van de GR heeft geen financiële gevolgen voor de deelnemende gemeenten en provincie.

Wijzigingen Gemeenschappelijke Regeling

De wettelijke wijziging
Art. 34 GR wijzigt vanwege de wettelijke grond, op grond van de Wgr, de termijn voor het indienen van de begroting bij min. BZK.

Wenselijke wijzigingen

Samenstelling Dagelijks Bestuur
De Regionale uitvoeringsdienst heeft in de huidige vorm een dagelijks bestuur bestaande uit een voorzitter en twee andere leden. De Wet gemeenschappelijke regelingen biedt overeenkomstig artikel 14 lid 1 Wgr de mogelijkheid om het Dagelijks Bestuur uit een voorzitter en tenminste twee leden te laten bestaan, waarbij in acht gehouden moet worden dat overeenkomstig artikel 14 lid 3 Wgr de leden van het dagelijks bestuur nimmer de meerderheid van het algemeen bestuur mogen uitmaken. Artikel 12 lid 1 van de GR van de RUD wordt nu gewijzigd waardoor het mogelijk wordt om het DB vorm te geven middels een voorzitter en tenminste twee en maximaal 4 leden. Hierdoor kan het Algemeen Bestuur op enig moment besluiten om de samenstelling van het Dagelijks Bestuur te wijzigen en hier extra leden aan toe te voegen.

Aanbieden ontwerp kadernota aan raden en staten voor zienswijzen
Op verzoek van de deelnemers van de RUD Utrecht is in de GR is in artikel 33 lid 3 en 4 nu ook de ontwerp kadernota opgenomen waarvoor nu een zienswijzeprocedure gevoerd moet worden.

Uitsluiting onderdelen begrotingswijziging voor zienswijzen
In de bestuursrapportage zijn begrotingswijzigingen opgenomen waarvoor nu een zienswijzeprocedure gevoerd moet worden. De Wgr biedt de mogelijkheid om op onderdelen deze zienswijzeprocedure niet te volgen. In artikel 33 lid 5 en 6 wordt invulling aan deze mogelijkheid gegeven voor die onderdelen waarvoor al eerder een AB besluit is genomen of waar direct middelen tegenover staan.

Publicatie verslagen
Het publiceren van verslagen en de agenda vindt plaats door de RUD op de site. Deze link en de bijbehorende stukken zullen, na het vaststellen van elk verslag, worden gedeeld met alle deelnemers zodat deze voor iedereen hetzelfde is.

Wijziging van de GR
De mogelijkheid voor het wijzigen van de GR wordt duidelijk beschreven. De bekendmaking van de gewijzigde GR vindt plaats zoals deze beschreven is in art. 53 Wgr (bekendmaking GR).

Wijziging citeertitel
Art. 44 Gr wijzigt op tekstuele gronden.

Gewijzigde Artikelen

Samenstelling Dagelijks Bestuur
Artikel 12 lid 1: De Regionale uitvoeringsdienst heeft een dagelijks bestuur bestaande uit de voorzitter en twee andere leden.
Deze verandert in: De Regionale uitvoeringsdienst heeft een dagelijks bestuur bestaande uit de voorzitter en tenminste twee en maximaal vier andere leden.

Toedeling kosten Regionale uitvoeringsdienst
Art. 31 lid 1: Indien enig jaar een batig saldo oplevert wordt dit saldo toegevoegd aan het weerstandsvermogen van de Regionale uitvoeringsdienst. Het weerstandsvermogen mag maximaal 5% van de jaaromzet bedragen. Voor zover het batig saldo van enig jaar leidt tot een weerstandsvermogen van meer dan 5% van de jaaromzet, wordt het saldo boven de 5% gerestitueerd op de wijze als geregeld in de bijdrageverordening als bedoeld in artikel 30, eerste lid.
Deze verandert in: Indien enig jaar een batig saldo oplevert wordt dit saldo toegevoegd aan het weerstandsvermogen van de Regionale uitvoeringsdienst. Het weerstandsvermogen mag maximaal 5% van de opbrengsten bedragen. Voor zover het batig saldo van enig jaar leidt tot een weerstandsvermogen van meer dan 5% van de opbrengsten, wordt het saldo boven de 5% gerestitueerd op de wijze als geregeld in de bijdrageverordening als bedoeld in artikel 30, eerste lid.

Begroting en Jaarstukken
Art. 33 lid 3: Het dagelijks bestuur zendt de ontwerpbegroting, voorzien van een gespecificeerde toelichting uiterlijk acht weken voor de voorgenomen datum van vaststelling toe aan de raden van de gemeente, Provinciale Staten van de provincie en de leden van het algemeen bestuur.
Deze verandert in: Het dagelijks bestuur zendt de **ontwerp-kadernota en de ontwerpbegroting**, voorzien van een gespecificeerde toelichting **uiterlijk acht weken** voor de voorgenomen datum van vaststelling toe aan de raden van de gemeenten, Provinciale Staten van de Provincie en de leden van het algemeen bestuur.

Art. 33 lid 4: De raden van de gemeenten en Provinciale Staten van de provincie kunnen omtrent de ontwerpbegroting bij het dagelijks bestuur hun zienswijzen naar voren brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren waarin deze zienswijzen zijn vervat bij de ontwerpbegroting en de ontwerp-kadernota zoals deze aan het algemeen bestuur wordt aangeboden.
Deze verandert in: De raden van de gemeenten en Provinciale Staten van de provincie kunnen zowel omtrent de **ontwerp-kadernota als omtrent de ontwerpbegroting** bij het dagelijks bestuur **hun zienswijzen** naar voren brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren **en de bijgevoegde reactie** waarin deze zienswijzen zijn vervat bij de ontwerpbegroting en de ontwerp-kadernota zoals deze aan het algemeen bestuur wordt aangeboden.

Art. 33
***(nieuw)* lid 5**: De programma's van de begroting vormen het autorisatieniveau voor begrotingswijzigingen. Voorgestelde afwijkingen die het totaal van de begrote lasten van een programma te boven gaan, vereisen een begrotingswijziging met zienswijzeprocedure richting de raden, conform lid 3 en lid 4 van dit artikel.

Art. 33
***(nieuw)* lid 6**: Bij begrotingswijziging is geen zienswijzeprocedure nodig bij:

a. Wijzigingen die het totaal van de begrote lasten van een programma niet te boven gaan;
b. Wijzigingen die het totaal van de begrote lasten van een programma weliswaar te boven gaan, maar waarvoor in financiële dekking is voorzien door:
    i. extra opdracht(en) van een individuele gemeente aan de RUD Utrecht en bijbehorende financiële dekking;
    ii. overige taken, zoals wettelijke taken waar extra bijdragen van derden (rijksoverheid) tegenover staan;
    iii. onttrekkingen aan post onvoorzien;
    iv. loon- en prijscompensatie.

Artikel 34 Lid 2: Het dagelijks bestuur zendt de begroting voor 15 juli aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
Deze verandert in: Het dagelijks bestuur zendt de begroting vóór 1 augustus aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Artikel 42 Slotbepaling
Lid 1 Deze regeling treedt in werking per 1 januari 2014 of, indien later, zodra alle deelnemers besloten hebben tot het treffen van deze gemeenschappelijke regeling en de regeling op gebruikelijke wijze bekend is gemaakt.
Lid 1: Deze regeling treedt in werking per 1 december 2016, of indien later, zodra alle deelnemers besloten hebben tot treffen van deze regeling en de regeling op gebruikelijke wijze bekend is gemaakt.

(nieuw) Digitale bekendmaking
Artikel 43 Digitale bekendmaking
Op de (digitale) bekendmaking is artikel 53 Wgr van toepassing.
De vestigingsplaats, provincie Utrecht, van het gemeenschappelijk openbaar lichaam, de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht, creëert een verantwoordelijkheid van de Provincie voor de (digitale) bekendmaking van de (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht, in de Staatscourant.
De Provincie is ook verantwoordelijk voor het toezenden van de (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling aan de Gedeputeerde Staten.

Artikel 44 Citeertitel
Deze gemeenschappelijke regeling kan worden aangehaald als ''Gemeenschappelijke Regeling Regionale uitvoeringsdienst Utrecht''.
Deze gemeenschappelijke regeling wordt aangehaald als ''Gemeenschappelijke Regeling Regionale uitvoeringsdienst Utrecht''.

Artikel 45
Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht draagt zorg voor de in artikel 56 van de Wet gemeenschappelijke regelingen voorgeschreven toezending van de regeling aan de Minister van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties.

Gemeenschappelijke regeling Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht 2.0		
	Huidig artikel	Gewijzigd/Nieuw Artikel
Het Dagelijks Bestuur	**Artikel 12 lid 1**: De Regionale uitvoeringsdienst heeft een dagelijks bestuur bestaande uit de voorzitter en twee andere leden.	**Artikel 12 lid 1**: De Regionale uitvoeringsdienst heeft een dagelijks bestuur bestaande uit de voorzitter en tenminste twee en maximaal vier andere leden.
Weerstandsvermogen	**Art. 31 lid 1:** Indien enig jaar een batig saldo oplevert wordt dit saldo toegevoegd aan het weerstandsvermogen van de Regionale uitvoeringsdienst. Het weerstandsvermogen mag maximaal 5% van de jaaromzet bedragen. Voor zover het batig saldo van enig jaar leidt tot een weerstandsvermogen van meer dan 5% van de jaaromzet, wordt het saldo boven de 5% gerestitueerd op de wijze als geregeld in de bijdrageverordening als bedoeld in artikel 30, eerste lid.	**Art. 31 lid 1:** Indien enig jaar een batig saldo oplevert wordt dit saldo toegevoegd aan het weerstandsvermogen van de Regionale uitvoeringsdienst. Het weerstandsvermogen mag maximaal 5% van de opbrengsten bedragen. Voor zover het batig saldo van enig jaar leidt tot een weerstandsvermogen van meer dan 5% van de opbrengsten, wordt het saldo boven de 5% gerestitueerd op de wijze als geregeld in de bijdrageverordening als bedoeld in artikel 30, eerste lid.
Ontwerp-kadernota en zienswijzen	**Art. 33 lid 3:** Het dagelijks bestuur zendt de ontwerpbegroting, voorzien van een gespecificeerde toelichting uiterlijk acht weken voor de voorgenomen datum van vaststelling toe aan de raden van de gemeente, Provinciale Staten van de provincie en de leden van het algemeen bestuur.	**Art. 33 lid 3:** Het dagelijks bestuur zendt de **ontwerp-kadernota en de** ontwerpbegroting, voorzien van een gespecificeerde toelichting uiterlijk acht weken voor de voorgenomen datum van vaststelling toe aan de raden van de gemeenten, Provinciale Staten van de provincie en de leden van het algemeen bestuur.
	Art. 33 lid 4: De raden van de gemeenten en Provinciale Staten van de provincie kunnen omtrent de ontwerpbegroting bij het dagelijks bestuur hun zienswijzen naar voren brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren waarin deze zienswijze zijn vervat bij de ontwerpbegroting zoals deze aan het algemeen bestuur wordt aangeboden.	**Artikel 33 lid 4:** De raden van de gemeenten en Provinciale Staten van de provincie kunnen **zowel omtrent de ontwerp-kadernota als** omtrent de ontwerpbegroting bij het dagelijks bestuur hun zienswijzen naar voren brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren **en de bijgevoegde reactie** waarin deze zienswijzen zijn vervat bij de **ontwerp-kadernota en** ontwerpbegroting zoals deze aan het algemeen bestuur wordt aangeboden.
Begrotingswijziging		***(nieuw) Begrotingswijziging*** **Art. 33 lid 5**: De programma's van de begroting vormen het autorisatieniveau voor begrotingswijzigingen. Voorgestelde afwijkingen die het totaal van de begrote lasten van een programma te boven gaan, vereisen een begrotingswijziging met zienswijzeprocedure richting de raden, conform lid 3 en lid 4 van dit artikel.
Geen zienswijze begrotingswijziging		***(nieuw) Geen zienswijze begrotingswijziging*** **Artikel Art. 33 lid 6**: Bij begrotingswijziging is geen zienswijzeprocedure nodig bij: a. Wijzigingen die het totaal van de begrote lasten van een programma niet te boven gaan; b. Wijzigingen die het totaal van de begrote lasten van een programma weliswaar te boven gaan, maar waarvoor in financiële dekking is voorzien door: i. extra opdracht(en) van een individuele gemeente aan de RUD Utrecht en bijbehorende financiële dekking; ii. overige taken, zoals wettelijke taken waar extra bijdragen van derden (rijksoverheid) tegenover staan; iii. onttrekkingen aan post onvoorzien; iv. loon- en prijscompensatie.

Zenden van de begroting	**Artikel 34** Lid 2: Het dagelijks bestuur zendt de begroting voor 15 juli aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.	**Artikel 34 Lid 2**: verandert in: Het dagelijks bestuur zendt de begroting voor 1 augustus aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
Slotbepaling	**Artikel 42** Lid 1 Deze regeling treedt in werking per 1 januari 2014 of, indien later, zodra alle deelnemers besloten hebben tot het treffen van deze gemeenschappelijke regeling en de regeling op gebruikelijke wijze bekend is gemaakt.	**Artikel 42 Lid 1**: Deze regeling treedt in werking per 1 december 2016, of indien later, zodra alle deelnemers besloten hebben tot het treffen van deze regeling en de regeling op gebruikelijke wijze bekend is gemaakt.
Bekendmaking wijziging GR		***(nieuw) Digitale bekendmaking*** **Artikel 43** Op de (digitale) bekendmaking is artikel 53 Wgr van toepassing. De vestigingsplaats, Utrecht, van het gemeenschappelijk openbaar lichaam, de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht, creëert een verantwoordelijkheid van de Provincie voor de (digitale) bekendmaking van de (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht, in de Staatscourant. De provincie is ook verantwoordelijk voor het toezenden van de (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling aan de gedeputeerde staten.
Citeertitel	**Artikel 44 Citeertitel** Deze gemeenschappelijke regeling kan worden aangehaald als ‘‘Gemeenschappelijke Regeling Regionale uitvoeringsdienst Utrecht’’.	**Artikel 44** Deze gemeenschappelijke regeling wordt aangehaald als ‘‘Gemeenschappelijke Regeling Regionale uitvoeringsdienst Utrecht’’.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Vergunningen, Toezicht en Handhaving Verkerk, T. (Niels)
Kenmerk	16.508876
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 123

Wijziging gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht

besluit

1 Op grond van artikel 1 lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regeling, het college toestemming te verlenen tot het wijzigen van de Gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Caspel, J.M.A.C. van (Marjon)
Kenmerk	16.508806
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 124
Geheim	Nee

Vaststelling herontwikkeling bestemmingsplan Oudegracht 245, Binnenstad

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Het bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHEROUDEGRACHTBIN-VA01.gml met de ondergrond NL.IMRO.0344.BPHEROUDEGRACHTBIN-VA01.dgn. ongewijzigd vast te stellen

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie
De commissie stemt in met het raadsvoorstel.

Status: A

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_7599
Bijlage: Bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad
Bijlage: Het bestemmingsplan (verbeelding) Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad
Bijlage: Link bestemmingsplan
Bijlage: reactie 4 bewoners op bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, met antwoord
Bijlage: Beantwoording wijkraadadvies Ontwerpbestemmingsplan herontwikkeling Oudegracht 245
Bijlage: advies wijkraad Binnenstad Bestemmingsplan Oudegracht 245
Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 124

Eerdere besluitvorming
Collegebesluit startdocument Oudegracht 245 d.d. 13-10-2015

Uitvoering

Gemeente Utrecht

Context

Het plangebied is gelegen aan de Oudegracht 245 in het Museumkwartier en omvat het gebouwencomplex Oudegracht 245 en de daarbij behorende tuin. De globale ligging van het complex wordt gevormd door de Oudegracht, Brandstraat, Springweg en Zwaansteeg. Het plangebied is omgeven door de Oudegracht aan de oostzijde, bestaande bouwblokken aan de noord- en zuidzijde en een (semi)openbare binnentuin aan de westzijde.

Doel van het bestemmingsplan
De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de beoogde herontwikkeling van het gebouwencomplex Oudegracht 245 planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het plan richt zich daarnaast op het beheer van de bestaande ruimtelijke structuur.

Aan het opstellen van het bestemmingsplan is een intensief participatietraject voorafgegaan. De beoogde functies in dit bestemmingsplan doen zoveel mogelijk recht aan de uitkomsten van het voortraject. De gemeente organiseerde in maart 2015 een stadsgesprek, de prijsvraag van Vereniging Oud Utrecht was in het najaar van 2014 en er zijn diverse planvoorstellen rechtstreeks bij de gemeente aangedragen. Geïnteresseerden konden zich op ieder moment aanmelden voor de mailinglist, waarmee men op de hoogte wordt gehouden van de vervolgstappen, zoals de vaststelling van het startdocument in oktober 2015 en de vrijgave van het ontwerpbestemmingsplan deze zomer.

Resultaten terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan
Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 5 augustus 2016 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen (dus tot en met 15 september 2016). Binnen deze termijn zijn geen zienswijzen bij de raad binnengekomen.
Er is één brief namens 4 bewoners na het verstrijken van de wettelijke termijn ingediend. Deze brief is met de antwoorden daarop opgenomen in de bijlagen bij dit advies.

Advies Wijkraad
De wijkraad heeft op 3 oktober 2016 advies uitgebracht over het ontwerpbestemmingsplan. De wijkraad adviseert om de motivering van het bestemmingsplan op onderdelen aan te passen of aan te vullen. Het advies is niet overgenomen, omdat de motivering op de genoemde onderdelen en de parkeerregeling in de regels juist zijn.

Vervolgprocedure
Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in het Stadsblad, de Staatscourant en op het internet op de websites www.utrecht.nl/bestemmingsplannen en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij niet in staat waren om een zienswijze in te dienen, kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Raad van State.

In het vervolgtraject zal het gebouwencomplex middels een tendertraject in de markt worden gezet. In het tenderdocument zet de gemeente de criteria voor de herontwikkeling uiteen aan de hand van onder andere de volgende 4 pijlers: behoud van cultuurhistorische waarde; publieke toegankelijkheid; duurzaamheid; sluitende business case en passend bod. Het tenderdocument wordt naar verwachting in maart 2017 ter vaststelling voorgelegd aan college en raad en wordt gevolgd door een selectiefase en een gunningstraject. De uitkomst van de tender zal tegen het eind van 2017 bekend.

Beslispunt

1 Het bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHEROUDEGRACHTBIN-VA01.gml met de ondergrond

NL.IMRO.0344.BPHEROUDEGRACHTBIN-VA01.dgn. ongewijzigd vast te stellen

Argumenten

1.1 <u>Er zijn geen zienswijzen ingediend en er is geen aanleiding voor ambtshalve wijzigingen</u>
Gedurende de termijn van ter inzage legging van 5 augustus 2016 tot en met 15 september 2016 zijn geen zienswijzen ingediend. Er is wel een brief van 4 bewoners van de Oudegracht binnengekomen na de inzagetermijn. In de brief geven de bewoners vakantie aan als reden voor de termijnoverschrijding. Volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State is dat geen verschoonbare reden voor termijnoverschrijding. De terinzagelegging van zes weken heeft slechts gedeeltelijk in de zomervakantie plaats gevonden. Publicatie heeft bovendien ook vóór de zomervakantie op 29 juni 2016 plaatsgevonden in DUIC, op de website en in de Staatcourant. De brief is daarom als zienswijze buiten behandeling gebleven. De bewoners hebben wel antwoord gekregen bij brieven van 4 en 20 oktober 2016. Deze zijn (geanonimiseerd) in de bijlage bij dit advies opgenomen.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Caspel, J.M.A.C. van (Marjon)
Kenmerk	16.508806
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 124

Vaststelling herontwikkeling bestemmingsplan Oudegracht 245, Binnenstad

besluit

1 Het bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHEROUDEGRACHTBIN-VA01.gml met de ondergrond NL.IMRO.0344.BPHEROUDEGRACHTBIN-VA01.dgn. ongewijzigd vast te stellen

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad

Vastgesteld,



Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Doelstelling 7
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 8
1.4 Vigerende bestemmingsplannen 8
1.5 Leeswijzer 9

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

2.1 Rijksbeleid 11
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 16
2.3 Gemeentelijk beleid 18
2.4 Conclusie 28

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 31

3.1 Inleiding 31
3.2 Beschrijving van het plangebied 31
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 39

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 41

4.1 Inleiding 41
4.2 Projectbeschrijving 41
4.3 Verkeer, parkeren en openbare ruimte 43

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 45

5.1 Inleiding 45
5.2 Milieu-effectrapportage 45
5.3 Geluidhinder 45
5.4 Externe veiligheid 46
5.5 Luchtkwaliteit 47
5.6 Bedrijven en milieuzonering 47
5.7 Bodemkwaliteit 48
5.8 Flora en fauna 49
5.9 Water 50
5.10 Archeologie 51
5.11 Kabels en leidingen 52
5.12 Gezondheid 52
5.13 Duurzaamheid 53

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 55

6.1 Economische uitvoerbaarheid 55
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 55

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet 57

7.1 Inleiding 57
7.2 Planvorm 57
7.3 Opbouw regels 57
7.4 Artikelsgewijze toelichting 57
7.5 Lijst van bedrijfsactiviteiten 61
7.6 Lijst van Horeca-activiteiten 61

7.7 Handhaving **62**
Bijlagen toelichting 63

Bijlage 1 Bodemonderzoek Herontwikkeling Oudegracht 245 65

Bijlage 2 Ecocheck Oudegracht 245 171

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 179

Artikel 1 Begrippen **179**
Artikel 2 Wijze van meten **183**

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 185

Artikel 3 Gemengd **185**
Artikel 4 Tuin **186**
Artikel 5 Waarde - Archeologie **187**
Artikel 6 Waarde - Beschermd stadsgezicht **187**

Hoofdstuk 3 Algemene regels 188

Artikel 7 Algemene afwijkingsregels **188**
Artikel 8 Algemene bouwregels **188**
Artikel 9 Algemene gebruiksregels **189**
Artikel 10 Anti-dubbeltelregel **189**
Artikel 11 Overige regels **189**

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 190

Artikel 12 Overgangsrecht **190**
Artikel 13 Slotregel **190**
Bijlagen regels 193

Bijlage 1 Lijst van horeca-activiteiten 194

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven 'functiemenging' 196

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het college van Burgemeester en wethouders heeft op 15 oktober 2015 de herontwikkelingskaders van het bestaande gebouwencomplex Oudegracht 245 (voormalig poppodium Tivoli) vastgesteld en tevens besloten om te starten met de daartoe noodzakelijke herziening van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan dient als voorbereiding op de tender en de verkoop van de kern van het complex. Het gaat hierbij om vier objecten: de grote theaterzaal aan Oudegracht 245 en de panden aan de Springweg 102C, 102D (de Regentenzaal) en 102E.

In het bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245 zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden ten behoeve van het gebouwencomplex en de daarbij behorende tuin vastgelegd, waarbij het behoud van de samenhang en de cultuurhistorische waarde leidend zijn voor de ontwikkeling. Omwille van de flexibiliteit is naast een culturele bestemming ook het gebruik van het complex ten behoeve van hotel, horeca, wonen, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen mogelijk gemaakt. Ondergeschikt en ondersteunend aan voornoemde hoofdfuncties behoren ook detailhandel en creatieve bedrijvigheid tot de mogelijkheden. Uitgangspunt bij deze herontwikkeling is het pand, met zoveel historie voor de stad, te behouden voor een breed publiek.

1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de beoogde herontwikkeling van het gebouwencomplex Oudegracht 245 planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het plan richt zich daarnaast op het beheer van de bestaande ruimtelijke structuur.

In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening verwerkt. Om de uniformiteit van systematiek, bestemmingen en regelgeving te bevorderen is daarnaast aansluiting gezocht bij de regeling uit het vigerende bestemmingsplan Binnenstad.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Oudegracht 245 in het Museumkwartier en omvat het gebouwencomplex en de daarbij behorende tuin. De globale ligging van het complex wordt gevormd door de Oudegracht, Brandstraat, Springweg en Zwaansteeg. Het plangebied is omgeven door de Oudegracht aan de oostzijde, bestaande bouwblokken aan de noord- en zuidzijde en een (semi)openbare binnentuin aan de westzijde.



Afbeelding 1: Projectie plangebied in luchtfoto

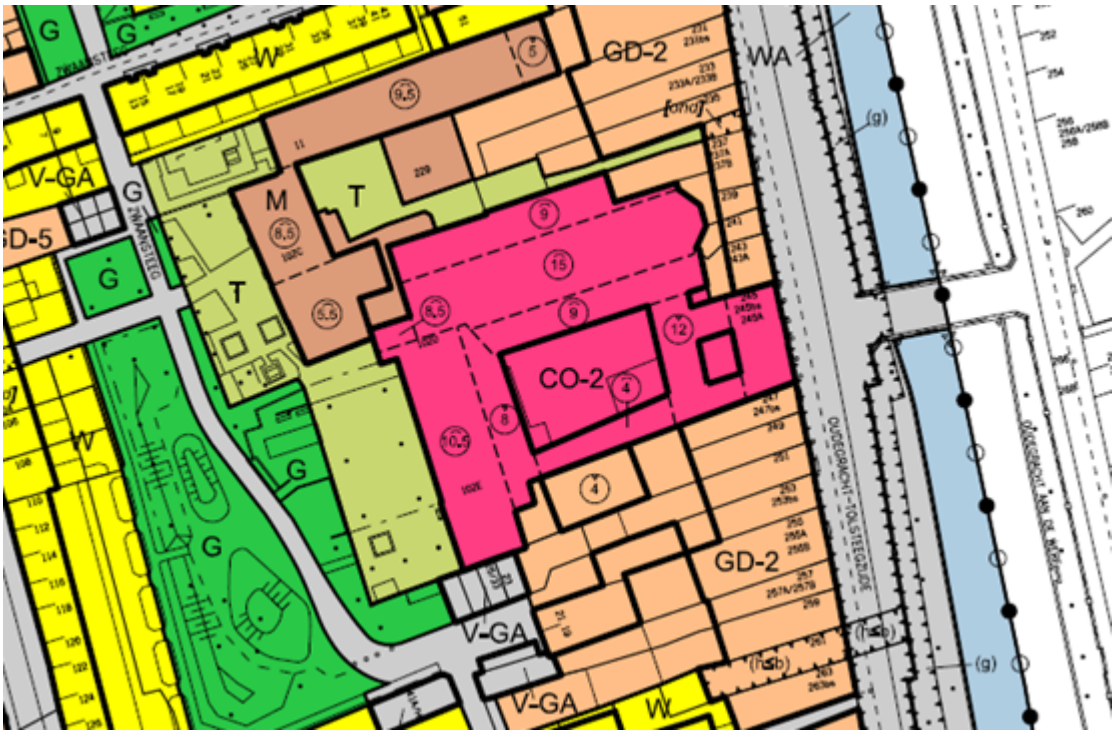
1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

Bestemmingsplan	**Vastgesteld door raad**	**Onherroepelijk**
Binnenstad	18 februari 2010	25 januari 2012

In het vigerende bestemmingsplan Binnenstad (2010) heeft Oudegracht 245 en Springweg 102 E de bestemming Cultuur en Ontspanning 2. De panden aan de Springweg 102 C en D hebben een maatschappelijke bestemming. Het onbebouwde terrein behorende bij de panden aan de Springweg

en Oudegracht heeft de bestemming Tuin.



Afbeelding 1.1: Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan Binnenstad

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. In hoofdstuk 4 worden de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen aan bod in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte
De Nota Ruimte is in januari 2006 door de Eerste Kamer aangenomen. Inhoudelijk heeft de nota het adagium: decentraal wat decentraal kan, centraal wat centraal moet. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking is. De belangrijkste instrumenten van de nota hebben betrekking op contouren, landschappen, stedelijke netwerken en water.

In de Nota Ruimte wordt gewezen op het belang van een goede samenwerking en uitwisseling van kennis tussen economische sectoren en de kennisinstellingen. Dit draagt bij aan behoud en versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad.

Bundeling
Centraal staat het bundelen van verstedelijking en economische activiteiten. Dit betekent dat nieuwe bebouwing grotendeels geconcentreerd tot stand komt in bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingsassen.

Gemeente Utrecht maakt deel uit van het grootste nationaal stedelijk netwerk in Nederland: "Randstad Holland". Doelstelling van het rijk is om de internationale concurrentiepositie van de Randstad als geheel te versterken. Binnen het nationaal stedelijke netwerk Randstad Holland zijn drie economische kerngebieden gelegen: de Noordvleugel, de Zuidvleugel en de regio Utrecht. Belangrijke bestaande kwaliteiten van het economisch kerngebied Utrecht, die behouden en versterkt moeten worden, zijn:

- Regio Utrecht als centraal knooppunt van infrastructuur;
- Regio Utrecht als broedplaats van kennis en talent;
- Regio Utrecht als belangrijk centrum van nationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening en maatschappelijke organisaties.

Verdichting
De ruimte die in het bestaand stedelijk gebied (verouderde bedrijventerreinen en wijken) aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt door revitalisering, herstructurering en transformatie.

Groen
Voor groen signaleert de Nota Ruimte dat de ontwikkeling van recreatievoorzieningen de afgelopen decennia is achtergebleven bij de verstedelijking. Bovendien voldoet het huidige groen vaak niet aan de huidige kwaliteitseisen en is in veel gevallen versnipperd en matig toegankelijk. Het is dan ook van belang om voldoende ruimte te reserveren voor groengebieden en andere recreatiemogelijkheden en te streven naar een balans tussen rood en groen/blauw. Van provincies en gemeenten wordt verwacht dat zij deze balans tussen bebouwing en groen/blauw meenemen in hun ruimtelijke plannen. Het gaat daarbij ook om verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de groene ruimte, zowel door belemmeringen weg te nemen als door het wandel, fiets- en waterrecreatienetwerk te vergroten. Ook op nieuwe uitleglocaties fungeert het groen nogal eens als sluitpost. Het rijk rekent erop dat gemeenten bij de opzet van nieuwe locaties het door de praktijk ingegeven richtgetal van circa 75 vierkante meter groen per woning hanteren.

Structuurvisie Randstad 2040
Het ministerie van VROM heeft in samenwerking met bestuurders van de Randstad een structuurvisie Randstad 2040 opgesteld. Het kabinet heeft de structuurvisie op 5 september 2008 vastgesteld.

De ambitie is om de Randstad tot een duurzame en concurrerende Europese topregio te

ontwikkelen. Het kabinet maakt ruimtelijke keuzes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad vanuit vier leidende principes:
Principe 1: leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta
Principe 2: kwaliteit maken door een sterkere wisselwerking tussen groen, blauw en rood
Principe 3: wat internationaal sterk is, sterker maken
Principe 4: krachtige duurzame steden en regionale bereikbaarheid

Veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta
Als basiswaarde voor toekomstige ontwikkelingen wil het Rijk anticiperen op de klimaatverandering. Voor het waarborgen van de veiligheid wordt ingezet op het drieluik van 1) preventieve maatregelen (investeren in waterkeringen en het watersysteem), 2) een duurzame ruimtelijke planning en 3) een verbeterde rampen-bestrijdingsorganisatie. Een robuustere, groenblauwe delta met grotere eenheden en beter onderling verbonden moet de ruimte bieden om deze opgaven mogelijk te maken, meer differentiatie en kwaliteit opleveren en meer bepalend zijn voor de verstedelijking.

Wisselwerking groen, blauw en rood
Principe 2 zet in op meer diversiteit in woon-, werk- en verblijfsmilieus door combinaties van water, natuur, landschap, cultuurhistorie, wonen en werken te stimuleren. Binnen de grote groenblauwe delta kiest het kabinet voor een meer gedifferentieerde aanpak: bescherming (landschap, natuur) én ontwikkeling (combinaties van groen, rood en blauw) van de groenblauwe structuur.

(Inter)nationale topfuncties
Met principe 3 'Wat internationaal sterk is, sterker maken' wordt gedoeld op het benutten en versterken van (inter)nationale topfuncties die de Randstad te bieden heeft. Voor de stad Utrecht zet het kabinet zich in op:

- Versterken van de nationale potenties van Utrecht als draaischijf en kennisstad
- Versterken van de hoogwaardige economische clusters rond de universiteit

'Revival' van de stad
Principe 4 omvat het verstedelijkingsbeleid. Het kabinet kiest bovenal voor een kwaliteitsstrategie. Daarbij hoort een verdichtingsstrategie voor wonen, werken en voorzieningen. Koppeling van verstedelijking en bereikbaarheid op regionaal niveau biedt kansen voor opschaling van de woningmarkt en arbeidsmarkt en kansen om agglomeratievoordelen beter te benutten.

Structuurvisie Infrastructuuren Ruimte (SVIR)
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heeft 3 hoofddoelen geformuleerd:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit voornoemde doelen zijn diverse Nationale belangen gedestileerd: zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele werken, waarbij in elk geval aandacht dient te zijn voor de gevolgen voor de waterhuishouding, het milieu en het cultureel erfgoed.

Het Rijk wil samen met de decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten. Naast de drie hoofddoelen voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen is een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw nodig zijn, dan zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Ladder duurzame verstedelijking
Op basis van artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet, bij stedelijke ontwikkelingen, de Ladder Duurzame Verstedelijking worden doorlopen. Hieronder wordt nader ingegaan op de stappen van de Ladder Duurzame Verstedelijking.

De Ladder is van toepassing indien een ruimtelijk besluit dat valt binnen het formele toepassingsbereik van de Ladder voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 lid 1 aanhef en onder i Bro. Indien geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, dan is de Ladder niet van toepassing.
Uit vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State volgt dat een bestemming waarmee niet wordt voorzien in aanvullende bebouwing ten opzichte van het voorgaande onherroepelijke plan geen stedelijke ontwikkeling is. Aangezien geen sprake is van toename van het ruimtebeslag, dan is de Afdelingslijn dat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Vorenstaande leidt ertoe dat de ladder van duurzame verstedelijking niet van toepassing is op de inpandige herontwikkeling van het complex Oudegracht 245.

Ten overvloede zal de ladder voor dit project omwille van de zorgvuldigheid wel doorlopen worden.

Trede 1: Actuele regionale behoefte

Culturele voorzieningen
De stad groeit sinds de jaren negentig van de vorige eeuw enorm en breidt zich uit richting de randgemeenten. Op 1 april 2016 had de stad 339.946 inwoners. Dit aantal zal in de toekomst groeien naar circa 390.000 in 2030. De stad behoort al jaren tot de aantrekkelijkste steden om te wonen en wordt gekenmerkt door een gunstige sociaaleconomische positie. Als stad van universiteit en (kunst)hogescholen zal Utrecht ook in de komende decennia een relatief jonge én hoog opgeleide bevolking hebben, waarbij de stad tevens de best bereikbare grote stad van Nederland is.

Utrecht zal ook in de toekomst maximaal inzetten op de stadspromotie van Utrecht als aantrekkelijke cultuurstad op zowel lokaal, nationaal als internationaal niveau. Uit de Utrecht Monitor 2013 blijkt dat Utrecht met zijn culturele aanbod een aantrekkelijke stad is voor zowel bewoners als bezoekers. Utrecht neemt in Nederland al jarenlang (na Amsterdam en Groningen) de derde plaats in wat betreft omvang en diversiteit van het culturele aanbod.

Uit onderzoek blijkt dat inwoners van Utrecht in Europees perspectief vaker bioscopen, theaters en musea bezoeken en meer boeken lenen dan inwoners van vergelijkbare steden. Bovendien heeft Utrecht een interessant aanbod om cultuurtoerisme te stimuleren. Uit cijfers van Toerisme Utrecht blijkt dat na uitgaan en recreatief winkelen het cultuurbezoek de derde grootste reden is van een dagtocht naar Utrecht. Het aanbod van culturele voorzieningen in de stad moet nu en in de toekomst meegroeien met de bevolkingsgroei van de gemeente en regio, maar Utrecht moet in cultureel opzicht groeien om ook in (inter)nationaal opzicht aantrekkelijk te blijven.

Cultuur wordt in Utrecht gezien als essentiële drager voor de aantrekkelijkheid van Utrecht voor de stad, haar inwoners en bezoekers. Deze ambitie is vastgelegd in een groot aantal beleidsdocumenten. In de Actualisering van de Cultuurvisie 2012-2022 'Open ruimte benut' van mei 2013 is aangegeven dat de gemeente Utrecht vanuit haar meerjarige investeringsplanning blijft inzetten op goed geoutilleerde culturele accommodaties. Bovendien wordt uit de Actualisering van de Cultuurvisie duidelijk dat blijvend wordt gestreefd naar een stevige verbinding tussen cultuur en het programma ruimtelijke en economische ontwikkeling. Creativiteit is hierbij het uitgangspunt. Dit betekent dat we waar mogelijk de culturele en creatieve sector in samenhang willen faciliteren en ondersteunen, waarbij de grens tussen cultuur en commercie kan vervagen.

De behoefte aan culturele voorzieningen in het bestaande complex aan de Oudegracht 245 is passend binnen bovenstaande ambitie en past binnen de integrale herontwikkelingsrichting. Hierbij wordt opgemerkt dat in het overgrote deel van het complex de functie voor culturele voorzieningen reeds mogelijk is binnen het vigerende bestemmingsplan.

Wonen
De provincie Utrecht heeft ABF Research gevraagd een nieuwe prognose te maken van de ontwikkeling van de bevolking, huishoudens, de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag 2010-2025 met een doorkijk naar 2040. Vorenstaande is gevat in het rapport 'Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte provincie Utrecht' van februari 2011.

Uit deze prognose blijkt dat 60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht komt voor rekening van het stadsgewest Utrecht. Verder blijkt dat tussen 2010 en 2025 nog behoefte bestaat aan circa 8.500 Centrum stedelijke woningen.

Kwantitatief

In de kwantitatieve prognose groeit de voorraad tussen 2010 en 2020 met gemiddeld 4.600 woningen per jaar. De behoefte neemt toe met gemiddeld 6.000 woningen per jaar. Dit komt door de nu nog jonge bevolkingsopbouw en een economisch aantrekkelijk klimaat dat jonge vestigers aantrekt. De lager geplande groei van de voorraad en de groeiende behoefte zorgen in deze prognose voor een stijgend woningtekort. Daardoor ligt het woningtekort in 2010 op 18.000 woningen en stijgt dit naar 46.000 woningen in 2025 en naar 76.000 woningen in 2040. In relatieve zin loopt het tekort op van circa 4% in 2010 naar 8% in 2025 en 13 % in 2040.

De gemiddelde groei van het aantal huishoudens en van de gewenste voorraad is tussen 2010 en 2025 in de hele provincie Utrecht circa 16%. De woningvoorraad groeit met 11%. Tussen 2010 en 2025 groeit het woningtekort met circa 28.000 wat op een groei van het tekort van 250% uitkomt.

In absolute zin is het tekort in het stadsgewest Utrecht het meest omvangrijk. Het provinciale tekort bestaat namelijk voor bijna 60% uit het tekort van het stadsgewest Utrecht. Het onderzoek toont aan dat tussen 2020 en 2025 de tekorten vooral in de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort flink oplopen. De oorzaak van de groei van het tekort ligt enerzijds in de sterke groei van het aantal huishoudens in het stadsgewest Utrecht en anderzijds in de lagere groei van de woningvoorraad.

Vorenstaand beeld wordt bevestigd door de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013). Daarin is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om het woningtekort niet verder te laten groeien. Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten.

Kwalitatief
De kwalitatieve invulling van het bouwprogramma van circa 73.000 woningen (2010-2025) wordt bepaald door de inkomensontwikkeling, de woonvoorkeuren en de vraaggestuurde beleidsoptie waarin de woonconsument centraal staat. De vraaggestuurde benadering zorgt voor een nieuwbouwpakket dat de doorstroming optimaliseert waardoor huishoudens ook in de voorraad optimaal bediend worden. Het vraaggestuurde nieuwbouwprogramma toont tussen 2010 en 2025 de grootste toename in het Buitencentrum (28.000 woningen) en het Dorpse woonmilieu (17.000). De overige woonmilieus (Centrumstedelijk, Groenstedelijk en Landelijk wonen) zitten op een omvang rond de 8.500 nieuwbouwwoningen. Binnen het huursegment is het programma voor de middeldurehuur het omvangrijkste (19.000), gevolgd door het dure huursegment (13.000). In de koop is de omvang van het duurste segment (vanaf €350.000) het grootste (19.000), gevolgd door het middeldure segment (€215.000 - €350.000; 14.000). Wordt het vraaggestuurde programma vergeleken met het pakket gereedgekomen woningen uit het verleden dan zou in de toekomstige nieuwbouw meer aandacht voor de huursector gewenst zijn.

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin behoefte bestaat aan de nieuwe woningen die middels herontwikkeling van het bestaande complex mogelijk worden gemaakt.

Hotel
Het beleid van de hotelnota 'A room with a view' is middels de notitie Actualisatie marktruimte hotelnota 'Room with a view' geactualiseerd in februari 2015. Met het 'Onderzoek Hotelmarkt Utrecht, september 2014' van extern onderzoeksbureau Horwath HTL is actuele informatie beschikbaar over aanbod, vraag, trends en prognoses voor de hotelmarkt in Utrecht. Dit onderzoek is uitgevoerd onder begeleiding van partners in de stad, zoals vertegenwoordigers van verschillende hotelondernemingen in de stad, Toerisme Utrecht en de Jaarbeurs, als stimulator van zakelijke overnachtingen.

Op basis van het recente onderzoek van Horwath blijkt dat er in Utrecht in de komende tien jaar ruimte voor uitbreiding van hotelkamers is. Horwath HTL stelt tot en met 2024 een aantal groeiscenario voor waarbij ruimte is voor een uitbreiding met 840 kamers, dat is gebaseerd op een jaarlijkse geprognotiseerde groei van 4,5%.

In 2010 heeft de gemeente de ambitie geformuleerd om in de periode tot 2020 in totaal 1.000 nieuwe hotelkamers te realiseren (Hotelnota en beleid 2010-2020, A room with a view). In de Nota 'A Room With A View' is op hoofdlijnen locatiebeleid geformuleerd: het opnemen van voorkeurslocaties vastgelegd in gebiedsontwikkelingsplannen, actieve sturing op transformatie van beeldbepalende panden en verdere focus op experience-ontwikkelingen met name in of nabij stadscentra en Utrecht Oost. In het Hotelmarktonderzoek van Horwath HTL wordt gewezen op het

belang van de centrumontwikkeling voor stad en regio en wordt geadviseerd voorrang te geven aan de geplande initiatieven die reeds aanwezig zijn voor het centrumgebied.

Het Utrechtse aanbod van hotelkamers is minder snel gegroeid dan het aantal overnachtingen. Eind 2013 heeft Utrecht een capaciteit van 1.632 hotelkamers. Inmiddels vindt een aantal nieuwe ontwikkelingen plaats: een zekere uitbreiding met 288 kamers, concrete plannen voor nog 315 kamers en circa 160 kamers in het Noordgebouw. Daarmee zal de capaciteit doorgroeien naar 2.395 kamers. Volgens Horwath HTL ligt de vraag in Utrecht in 2024 tussen 1.790 en 2.580 hotelkamers. Het middenscenario komt op 2.200 kamers. Met de nu bekende uitbreiding en plannen wordt in de uitbreidingsvraag volgens dit middenscenario voorzien.

De ontwikkeling die wordt mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan faciliteert een beperkte invulling middels de functie hotel in het bestaande complex.

Horeca
Uit het Ontwikkelingskader Horeca van juni 2012 is op basis van een marktanalyse van Nederland en Utrecht gebleken dat Utrecht in vergelijking met andere steden een beperkt aantal horecavestigingen heeft. In het bestemmingsplan binnenstad is in 2010 de bestaande horeca vastgelegd en is opgenomen: 'indien nieuwe horeca zich wil vestigen, of bestaande horeca wil uitbreiden, dan wordt beoordeeld of deze plannen vallen binnen het beleidskader horeca'. Op basis van het OHU kan dan ontheffing verleend worden. Omdat het OHU voor de binnenstad direct gelinkt is aan het bestemmingsplan, sluit de herziening van het OHU nauw aan bij de visie op toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad.

Uitgangspunten dat geformuleerd is in het OHU is onder andere de versterking van het Museumkwartier en het gebied richting het nieuwe station Vaartsche Rijn bij Rotsoord. De herontwikkeling van het bestaande complex met horecavoorziening past in de mogelijkheden die binnen het OHU is voorzien.

Maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening
Maatschappelijke voorzieningen zijn reeds aanwezig binnen het complex en tevens planologisch toegestaan conform het vigerende bestemmingsplan. Hierdoor is geen sprake van een nieuwe functie. Ten aanzien van dienstverlening wordt opgemerkt dat dienstverlening te alle tijden onderdeel uitmaakt van een binnenstedelijke omgeving. Het is doorgaans in ondersteunende zin van belang voor de ruimtelijke en economische dynamiek van de stad. De druk op de voorzieningen in het centrum van Utrecht is door de groei van de stad en de regio onverminderd groot, waardoor ook het faciliteren van een toename van de dienstverlening noodzakelijk is.

Trede 2: Bestaand stedelijk gebied
Vaststaat dat de ruimtevraag in dit geval wordt opgevangen door herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Het functionele programma wordt gerealiseerd volledig binnen het bestaande complex. Door nieuwe functies aan dit gebied toe te voegen, wordt bijgedragen aan het verbeteren van de leefbaarheid en het extra betekenis geven van dit deel van van de Binnenstad.

Trede 3: Multimodaal ontsloten
In dit geval kan de ruimtevraag volledig worden opgevangen binnen bestaand stedelijk gebied te benutten. Dit betekent dat een beoordeling of de ruimtevraag buiten het bestaande stedelijke gebied kan worden opgevangen op locaties die multimodaal ontsloten zijn of worden (trede 3), hier niet meer noodzakelijk is. Echter, het is duidelijk dat dit plangebied is gelegen in de directe nabijheid van grote OV-knooppunten en dus bij uitstek multimodaal ontsloten is.

Conclusie:
De beoogde multifunctionele herontwikkeling van het complex sluit aan bij de ladder voor duurzame verstedelijking en het uitgangspunt om het openbaar vervoer te optimaliseren en passen binnen de kaders van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Visie Erfgoed en Ruimte: Kiezen voor Karakter
Nederland verandert voortdurend, binnen al deze veranderingen dient het karakter van Nederland zichtbaar te blijven. Hiertoe heeft RCE 3 peilers benoemd:

- Gebiedsgericht kijken: het karakter van Nederland
- Gebiedsgericht werken: van collectie naar connectie. Gebiedsgerichte omgang met het erfgoed vergt dat de 'big picture' van karakteristieken wordt doorvertaald naar effectieve strategieën voor ontwikkeling en behoud. Dit kan door erfgoedopgaven te verbinden met opgaven uit andere

sectoren en de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter uit te baten.
- Gebiedsgericht erfgoedmanagement: wie doet wat?

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is opgenomen dat gemeenten beschermde en niet beschermde erfgoedwaarden in hun bestemmingsplannen dienen mee te wegen en daarbij een beschrijving dienen te geven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten zoveel als mogelijk rekening is gehouden.

Nationaal Bestuursakkoord Water Actueel
In 2003 is de oorspronkelijke versie NBW ondertekend. In de afgelopen vijf jaar is door alle partijen hard gewerkt aan het op orde brengen van de waterhuishouding in Nederland. Een groot deel van de destijds gemaakte afspraken is inmiddels uitgevoerd.

De NBW-partijen gaan nu gezamenlijk verder met de uitvoering van de nieuwe afspraken in het akkoord. Daarin staat onder meer hoe zij moeten omgaan met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur. Ook is er meer aandacht voor de implementatie van de Kaderrichtlijn Water waarvoor afspraken zijn gemaakt over het realiseren van schoon en ecologisch gezond water.

Het NBW heeft tot doel om de waterhuishouding in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Structuurvisie provincie Utrecht (streekplan)
De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. Dit ruimtelijke beleid van de provincie heeft als uitgangspunt: lokaal wat kan, regionaal wat moet. Gemeenten krijgen hierdoor meer ruimte om, binnen gestelde kaders, zelf beslissingen te nemen. Ruimtelijke kwaliteit staat hierbij voorop, waarbikj ook aandacht dient te zijn voor het behouden, versterken en beleefbaar maken van cultuurhistorie.

De Provincie streeft naar een provincie waarin ruimte is voor goed wonen, werken en natuur; wonen en werken vooral binnen stedelijk gebied, compact en intensief bij OV-knooppunten; behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteiten, zoals gezondheid en leefbaarheid en behoud van kernkwaliteiten landelijk gebied, zoals openheid en biodiversiteit. Met vijf strategische doelen die mede richtinggevend zijn voor ons ruimtelijke beleid:

1. met een innovatieve kenniseconomie: inzet op kennisintensieve en diensteneconomie, meer woon-werkcombinaties, bestaande bedrijventerreinen duurzaam maken, intensiveren en functiemenging.
2. die bereikbaar is, met auto, fiets of OV in een beter milieu: woon- werk en recreatielocaties moeten bereikbaar zijn en blijven, doorstroom bestaande netwerken verbeteren, stimuleren alternatieven.
3. die klimaatneutraal en klimaatbestendig is: minimaliseren uitstoot broeikasgassen en de omgeving is toegerust op extreme weersomstandigheden, wateropslag, dijkverzwaring, robuuster ecosysteem.
4. waarin alle mensen meetellen en kunnen meedoen op school, in hun wijk en in hun vak: kleinschalige woonvormen, flexibele woonconcepten, functiemenging, ontmoetingsplekken.
5. met een mooie natuur en gevarieerd landschap: verbeteren kwaliteit landschap, economisch meer benutten sterke punten landschappen, betere kwaliteit natuur, duurzame en verbrede landbouw.

Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht+ 2004 - 2020 (SMPU)
Het verkeers- en vervoerbeleid van de provincie Utrecht is vastgelegd in het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2015 (SMPU) van december 2003, dat in 2008 is geactualiseerd in het SMPU+ 2004-2020.

De drie hoofddoelen van het SMPU+ zijn:

1. het realiseren van een doelmatig verkeer- en vervoersysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de randstad te waarborgen;
2. het verbeteren van de veiligheid van het verkeer- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden;
3. het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.

De provincie wil de veiligheid en sociale leefkwaliteit in kernen verbeteren door provinciale wegen binnen de bebouwde kom in te richten als erftoegangsweg, dus een weg met een maximale snelheid van 30 km per uur. Een ander nieuw beleidsaccent is het verder verbeteren van de sociale veiligheid van fietspaden en bushaltes. Het plan heeft alleen wettelijke status voor het gebied van de provincie buiten het BRU-gebied. Wel liggen er provinciale wegen binnen het BRU-gebied. Het SMPU en het Regionaal verkeers- en vervoersplan (RVVP) zijn daarom op elkaar afgestemd.

Om de beleidsdoelen uit het SMPU+ te realiseren is het nodig om projecten uit te voeren. Jaarlijks stellen Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht daarvoor twee uitvoeringsprogramma's vast. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (UMP) staan de projecten vermeld die de provincie vooral met eigen middelen realiseert. In het Uitvoeringsprogramma Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) staat waaraan de provincie Utrecht de van het Rijk ontvangen Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer uitgeeft.

Provinciale Cultuurnota 2012-2015
In de Provinciale Cultuurnota zijn 3 ambities benoemd:

- Ambitie 1: Cultuur Verrijk; om de cultuurhistorische kwaliteit van onze leefomgeving behouden, verbeteren en zichtbaar maken.
- Ambitie 2: Cultuur verbindt; om de provincie Utrecht als sterke regio te profileren op het gebied van cultuur en de inwoners en bezoekers te laten genieten van het rijke culturele aanbod.
- Ambitie 3: De culturele sector professioneel en economisch verstevigen en daartoe het maatschappelijk draagvlak vergroten.

Regionaal Verkeers- en Vervoerplan 2005-2015
Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is als Kaderwetgebied verantwoordelijk voor het regionale verkeers- en vervoerbeleid in de Utrechtse regio. Vanwege voortdurende veranderingen in economie en verkeer is het nodig het beleid eens in de één à twee jaar bij te stellen. Daarnaast is het BRU op grond van de Planwet verkeer en vervoer verplicht om een Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) op te stellen. Het BRU werkt daarbij nauw samen met provincie en gemeenten.

Het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan concentreert zich rond drie thema's: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het BRU pleit voor 'beheerste mobiliteit', in overeenstemming met de 'beheerste dynamiek' die het BRU voor ogen staat in het Regionaal Structuurplan. Dit betekent dat het BRU zich uitspreekt tegen het ongelimiteerd faciliteren van de vraag naar verkeer en vervoer en uitdrukkelijk kiest voor selectieve bereikbaarheid.

Regionale woonvisie 2030
De Regionale Woonvisie 2030 richt zich op de woningbehoefte tot 2030 en het op basis hiervan te voeren beleid op de lange en middellange termijn. Onderwerpen zijn de kwantitatieve en de kwalitatieve woningbehoefte, de bouwopgave, het doelgroepenbeleid en het woonruimteverdelingsbeleid. Deze woonvisie gaat niet in op de ruimtelijke vertaling hiervan.
BRU heeft vier kernuitgangspunten geformuleerd:

1. De regio maakt zich sterk voor het terugdringen van het kwantitatieve woningtekort.
2. De regio wil sturen op de betaalbaarheid van de regionale woningvoorraad. Zij zet zich in voor voldoende sociale huisvestingsmogelijkheden en een evenwichtige spreiding daarvan over de gemeenten.
3. De regio wil sturen op versterken van de woonkwaliteit, in het verlengde van de veranderende woningbehoefte voor specifieke doelgroepen.
4. Tenslotte ziet de regio als taak het eerlijk verdelen van de schaarse woonruimte.

De kernuitgangspunten zijn vertaald in een concreet beleidsinzet, bestaande uit 16 beleidsdoelstellingen. Ter uitvoering van het beleid bevat de visie een eerste aanzet tot een actieprogramma voor de periode tot 2015. Dit programma zal de komende periode nader worden

uitgewerkt.

Regionaal Economische Ontwikkelingsstrategie
De Regionale Economische Ontwikkelingsstrategie van Bestuursregio Utrecht (BRU) draagt bij aan de regionale samenwerking en profilering van de stadsregio Utrecht op het gebied van economische ontwikkeling.

De ontwikkeling van het BRU richt zich op:

- Een tijdig en adequaat aanbod van diverse typen werklocaties, afgestemd op de vraag van bedrijven en instellingen in kwantiteit en kwaliteit;
- Het zoveel mogelijk voorkomen van verdere congestie door toenemende mobiliteit, met vanuit de REOS specifieke aandacht voor de bereikbaarheid van werklocaties;
- In samenwerking met andere partijen uitvoeren van stimulerende acties gericht op:
    a. versterking en profilering van enkele speerpunten van de Utrechtse kenniseconomie;
    b. betere afstemming van de vele acties gericht op de onderkant van de arbeidsmarkt;
    c. aanvullende mogelijkheden om toerisme en leisure te bevorderen door coördinatie van diverse activiteiten;
    d. het faciliteren van veranderingen op de arbeidsmarkt (pendelrelaties, nieuwe woon/werk-concepten);
- Bevordering van de economische belangen van de regio Utrecht in overleggen met Rijk, provincie en gemeenten en het aantrekken van extra financiële middelen van Rijk/EU en private partijen, via gerichte, strategische interventies.

De regio ziet het als zijn taak om te zorgen voldoende aanbod van werklocaties door een Regionaal Platform Werklocaties op te richten dat inzet op afstemming in de ontwikkeling van kantorenlocaties, herstructurering, nieuwe terrein tijdig beschikbaar krijgen, terreinen beoordelen vanuit diverse typen gebruikers en regionaal vestigingsbeleid voor grootschalige voorzieningen. Sturing op kwaliteit staat daarbij hoog in het vaandel. Verder gaat de regio op zoek naar creatieve oplossingen om belangrijke clusters van werkgelegenheid bereikbaar te houden. Tot slot gaat Bestuur Regio Utrecht een aantal initiatieven ondersteunen waarbij andere organisaties het voortouw hebben.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Utrecht 2015-2030 (2004)
Voor de stad Utrecht is op 1 juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. In de Structuurvisie zijn de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Utrecht beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van drie kernkwaliteiten van de stad, die in de Structuurvisie zijn uitgewerkt in drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuin.

- De Markt sluit aan bij de kernkwaliteit de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving.
- Het Podium sluit aan bij de kernkwaliteit de stad als ontmoetingsplaats voor winkelen, cultuur, onderwijs en recreatie.
- De Binnentuin sluit aan bij de kernkwaliteit de grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken.
- De binnenstad is bestempeld zowel in het perspectief van De Binnentuin, De Markt als Het Podium. Voor het gebied zijn verschillende doelstellingen geformuleerd:
    1. versterking van de positie van de binnenstad als (inter)nationale toplocatie en vestigingsmotief en het stimuleren van de economische vitaliteit in Utrecht in stedelijke regionale en landelijke context;
    2. de herkenbaarheid van de kernkwaliteit vergroten door o.a. het ontwikkelen van een (bijbehorend) hoogstedelijk milieu en het verhogen van de verblijfskwaliteit.

Het plangebied is voor wat betreft het ontwikkelingsbeeld aangewezen als 'centrum stedelijk milieu'. Hierbij gaat het om een mix van hoogstedelijk wonen, kantoren, baliefuncties en een ruim en zeer gevarieerd aanbod aan centrumvoorzieningen.

Notitie Meervoudig Ruimtegebruik (2005)
Om functiemenging te stimuleren en op de juiste manier te begeleiden heeft de gemeente Utrecht de Notitie Meervoudig Ruimtegebruik (2005) vastgesteld. In deze notitie wordt functiemenging en het combineren van functies gezien als een manier van zuinig ruimtegebruik. Door functies te

combineren, door met elkaar gebouwen te delen, door bepaalde gebieden intensiever te bebouwen, door gezamenlijk te parkeren, door gebouwen ´s avonds te gebruiken voor andere activiteiten wordt zuinig omgegaan met onze ruimte. Daarnaast kunnen combinaties van sociale en recreatieve functies (retail/ horeca) met bijvoorbeeld wonen en werken zorgen voor een groter gevoel van veiligheid, diversiteit en stedelijkheid.

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB)
Utrecht groeit en fiets, OV en auto vragen steeds meer ruimte in de stad. Utrecht heeft daarom een nieuwe visie op mobiliteit ontwikkeld en het Ambitiedocument Aantrekkelijk en Bereikbare Stad in 2012 vastgesteld. Utrecht zet daarbij in op openbaar vervoer, fiets, schoner vervoer en meer kwaliteit in de openbare ruimte met zeven beleidsprincipes:

- De gebruiker centraal in het mobiliteitsbeleid
- Kwaliteit in de openbare ruimte centraal stellen
- Levendige centra op knooppunten
- De plaats bepaalt de mobiliteitskeuze
- RSS en HOV (tram) als basis OV-systeem
- De fiets als primair vervoermiddel in de stad
- De stedelijke verdeelring wordt stadsboulevard.

Utrecht Aantrekkelijk Bereikbaar; gebiedsagenda Centrum
De ambities uit het UAB zijn per gebied geconcretiseerd:

Voetganger
De voetganger is de primaire vervoerwijze in het centrum. Niet alleen omdat het centrum het primair een verblijfs- en ontmoetingsgebied is, ook omdat mensen die met de fiets, het OV of de auto naar het centrum komen, in het centrum vaak lopend verder gaan. Dit betekent dat overal in het centrum de voetgangerskwaliteit hoog moet zijn, ook voor mindervaliden (inclusief scootmobielen).

In de historische binnenstad is de druk op het openbaar gebied groot en moeten keuzes worden gemaakt. Momenteel zijn er twee opties mogelijk: aanwijzen als voetgangersgebied (winkelwandelgebied), waar andere vervoerwijzen niet, of beperkt (bijvoorbeeld in de tijd) in mogen; en "gewone" straten waar voetgangers geacht worden op een trottoir te lopen. Het huidige winkelwandelgebied is op kleine uitbreidingen na al jaren ongewijzigd. Met de nadruk op voetganger en verblijfskwaliteit in het centrum ligt het voor de hand het voetgangersgebied uit te breiden, met name richting oosten en in mindere mate zuiden. Daar waar instellen van een voetgangersgebied niet aan de orde is, maar de voetganger een duidelijk belangrijker plaats verdient dan een smal trottoir kan bieden, is behoefte aan een derde optie: een situatie waarin de voetgangers de volledige breedte van de straat mogen benutten, maar waar fietsers, en auto's ook welkom zijn, maar zich aanpassen aan de voetganger. Een dergelijke situatie zal vooral wenselijk zijn in een zone grenzend aan het winkelwandelgebied; zoals de Oudegracht.

Bij aandacht voor de voetganger hoort eveneens aandacht voor rust-, zit- en ontmoetingsplekken. Een voetganger zou van plek (plein/parkje) naar plek moeten kunnen lopen, waarbij de plekken voldoende verblijfskwaliteit (evt. groen) hebben zijn en bij voorkeur is er ook iets te beleven.

Fiets
De fiets is met de voetganger de hoofdvervoerwijze in het centrum. Op verschillende plekken in het centrum is de druk van de fiets al zo hoog dat spreiding nodig is, gezien de verwachte verdere groei van het fietsgebruik. Dit geldt in het bijzonder op de oost-west binnenstadsas, waar de aantallen fietsers enorm hoog zijn. Maar ook in noord-zuidrichting is spreiding nodig, met name om de Oudegracht te ontlasten en daar meer ruimte aan de voetganger te bieden.

Er is aandacht voor zowel de doorgaande fietsroutes als het faciliteren van het bestemmingsverkeer. Het is de bedoeling om het doorgaande fietsverkeer in de noord-zuidrichting een alternatief voor het fietsen over de Oudegracht te bieden. Het winkelwandelgebied breidt uit. Fietsers kunnen hier niet (altijd) doorheen. Daarom wordt in noordzuidroute de Korte/Lange Nieuwstraat beter geschikt gemaakt als fietsroute (eventueel ook door anders om te gaan met auto's en bussen op deze route).

Fietsparkeren is ook een cruciale opgave in het centrum. Rondom het winkelwandelgebied moeten verder voldoende, goed bereikbare, aantrekkelijke fietsenstallingen komen, die simpel bereikbaar zijn met de fiets, vanuit alle richtingen.

Auto
Het centrum is vooral een verblijfsgebied, waar de automobilist welkom is, maar zich aanpast aan een omgeving waar fietsers en voetgangers voorop staan. Automobilisten leiden we daarom naar de parkeergarages van de binnenstad, aan de rand van het centrum of – bij voorkeur – naar de P+R's aan de rand van de stad (de aantrekkelijkheid, vindbaarheid en bekendheid van de P+R's dient daarvoor wel verhoogd te worden). Zoekverkeer in met name de historische binnenstad willen we voorkomen

Goederenvervoer
Het centrum is in aantallen voertuigen de grootste trekker van goederenstromen in de stad. Voor het economisch functioneren van het centrum is een goede bevoorrading essentieel: gevulde schappen, gevulde koelkasten etc., maar ook tijdig opgehaald afval. Daarom is het centrum aangesloten op het kwaliteitsnet goederenvervoer.

De bevoorrading van het centrum en in het bijzonder de historische binnenstad verdient wel een kwaliteitsslag. Er wordt gestreefd naar minimalisatie van de voertuigbewegingen in het gebied zelf, zeker tijdens winkelopeningstijden, door verdere bundeling van goederenstromen, door beter benutten van de rustige momenten voor bevoorrading en door meer te bevoorraden vanaf de randen van het dynamische winkelgebied. Dat doen we vanaf 2020 in het centrum ook emissieloos, in het kader van de Green Deal Zero Emission Stadsdistributie. Daarbij worden de mogelijkheden om elektrisch te bevoorraden over water - de elektrische Bierboot en Afvalboot – optimaal benut. Inzet van efficiënte en passende voertuigen is het streven: groot waar kan, klein waar nodig is. Dit alles op een manier die niet leidt tot minder efficiënt goederenvervoer in de stad als geheel.

Oudegracht
Over het deel van de Oudegracht dat van belang is voor onderhavig bestemmingsplan is opgenomen dat de Oudegracht tussen het winkelwandelgebied en de Twijnstraat/Ledig Erf een belangrijker positie krijgt in het centrum. Het vormt de schakel tussen het kernwinkelgebied en het Museumkwartier en het station Vaartsche Rijn zal het ook als looproute richting de binnenstad meer worden gebruikt. Het behoort tot het hoog dynamisch gebied van het centrum, waar verschillende doelgroepen gebruik van maken.

De inrichting is echter nog gericht op de auto en in mindere mate de fiets. De voetganger wordt geacht op een strook langs de huizen te lopen. In de toekomst dient op dit deel van de Oudegracht de voetganger meer prioriteit te krijgen. Inrichting als voetgangersgebied lijkt een stap te ver, meer voor de hand ligt een tussencategorie (tussen voetgangersgebied en normale straat), waarbij de voetganger het hele straatprofiel mag gebruiken en fietsers en auto's welkom zijn, maar zich aanpassen aan de voetganger. Dit kan mede worden bereikt door alternatieve noord-zuidfietsroutes te verbeteren en te stimuleren: de singels en de Korte/Lange Nieuwstraat. En ook een eindbeeld waarin het autoparkeren langs de gracht afneemt of zelfs verdwijnt (waarvoor dan wel redelijke alternatieven dienen te zijn), past hierbij.

Actieplan Utrecht Fietst! (2015)
Met het Actieplan Utrecht fietst! gaat Utrecht de uitdaging aan een wereldfietsstad te worden. Utrecht groeit en er komen steeds meer mensen, wonen, werken en leven. Ook dagjesmensen en toeristen komen met plezier naar Utrecht. Dat is goed voor de Utrechtse economie, maar die toenemende drukte betekent ook dat het een grotere uitdaging wordt de stad prettig, gezellig, schoon en veilig te houden. Utrecht doet dat samen met bewoners, ondernemers en organisaties. Aan de fiets wordt een hoofdrol toebedeeld met als achterliggende gedachte: Als we van Utrecht een wereldfietsstad maken, blijft Utrecht in álle opzichten gezond.

Actieplan voetganger (2015)
Een goed voetgangersklimaat in Utrecht is voor bijna iedereen belangrijk. Het actieplan heeft twee hoofddoelen: het verbeteren van het voetgangersklimaat zodat lopen voor meer mensen aantrekkelijker wordt en een verkeersveilige stad voor de voetganger.
Concreet is het hierbij van belang dat de kwaliteitseisen/ kaders vanuit de voetganger aangevuld worden in het handboek openbare ruimte en daarnaast zullen fysieke aanpassingen in de openbare ruimte worden uitgevoerd.

Nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen
Utrecht is een geliefde stad waar steeds meer mensen willen wonen, werken en recreëren. Uitgangspunt is dat deze bevolkingsgroei plaats vindt binnen de bestaande stad. Een stad met meer inwoners binnen dezelfde ruimte biedt volop kansen voor het verduurzamen en efficiënter maken

van mobiliteit doordat meer reizigers gebruik kunnen gaan maken van de beschikbare stations en bushaltes. Op deze wijze kan Utrecht doorgroeien zonder afbreuk te doen aan de hoge kwaliteit van leven, waaraan zij de groei te danken heeft. Utrecht kiest ervoor de woon- en leefomgeving van Utrechters te versterken en tegelijkertijd de economie van de stad duurzaam te ondersteunen. Hiermee zet de stad in op een gezonde groei van Utrecht naar 400.000 inwoners in de komende tien jaar. Deze en andere keuzes staan in het gemeentelijk verkeersplan.

Voor elke vervoerwijze is in de Nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen een speerpunt benoemt: ruim baan voor de voetganger, nieuwe routes met korte reistijden voor de fietser, een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer, minder doorgaand autoverkeer door de stad en slimmere logistiek in de stad.

Ruim baan voor fietsers en voetgangers
Fietsen en lopen zijn duurzaam en gezond, en versterken de sociale cohesie in de stad. Daarnaast leggen fietsers en voetgangers minder dan auto’s beslag op de beperkte openbare ruimte.

Systeemsprong naar hoogwaardig openbaar vervoer
Voor het OV betekent de groei dat een systeemsprong nodig is om het toenemende aantal reizigers te vervoeren. Naast het Centraal Station zijn Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum in de nabije toekomst nieuwe (inter)nationale knooppunten. Trams en hoogwaardig busvervoer moeten er voor zorgen dat deze groeiende knooppunten verbonden blijven met de wijken en buurten in de stad maar ook met de regio en de rest van Nederland.

Auto’s te gast maar de stad blijft bereikbaar voor haar bewoners en bezoekers
Zeker in de centrumgebieden maar ook in de rest van de stad is de auto steeds vaker te gast en past zich ook qua rijsnelheid aan. 30 km per uur voor alle weggebruikers is hierbij uitgangspunt tenzij een hogere snelheid noodzakelijk is voor de doorstroming of bereikbaarheid. Utrechtse wijken en buurten blijven bereikbaar voor bestemmingsverkeer maar auto’s worden gestimuleerd zoveel mogelijk gebruik te maken van stedelijke verbindingswegen en snelwegen en niet onnodig door woonstraten te rijden.

Nota Stallen en Parkeren
De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. In de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen. Voor fietsparkeernormen geldt enkel een minimumnorm die bepaalt hoeveel fietsparkeerplaatsen minimaal gerealiseerd moeten worden. Het beleid biedt de mogelijkheid voor maatwerk in bijzondere situaties.

Actualisering Woonvisie Utrecht
De 'Actualisering woonvisie Utrecht' is op 4 juni 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente werkt samen met haar partners aan een goed functionerende woningmarkt. Utrecht moet een zeer aantrekkelijke woongemeente blijven. De gemeente maakt gebruik van kansen om die aantrekkelijkheid vast te houden en te vergroten. Ook ondersteunt de gemeente bewoners die zich moeilijk op eigen kracht op de woningmarkt staande houden.

In de visie worden een aantal duidelijke prioriteiten gesteld voor de meest acute kwesties. Daarbij ligt de focus op de huursector en dan met name op de sociale huursector. Het probleem van de betaalbaarheid van huren krijgt hierbij de meeste aandacht. Centraal staan ook de kwaliteit en de duurzaamheid van woningen en een vergroting van het aantal middeldure huurwoningen. Een beknopte woonvisie sluit beter aan bij de wens om het woonbeleid en de afspraken met corporaties op een meer cyclische wijze vorm te geven. Jaarlijks wordt gekeken of het nodig is om beleid enof afspraken aan te passen. Dit gebeurt door goede monitoring van het beleid en financiën.

Strategische agenda CMU en Gemeente Utrecht Ruimtelijke economische ontwikkeling centrum Utrecht 2015 – 2020
In de nabije toekomst is het streven om het economisch functioneren van centrumgebieden te versterken door een scherpere profilering en identiteit van de verschillende sfeergebieden in kwartieren. De strategische agenda beschrijft het ontwikkelingsperspectief van de verschillende Kwartieren in het centrum van Utrecht. Doel is de afzonderlijke kwaliteiten te versterken waardoor de onderlinge samenhang van de Kwartieren tot zijn recht komt. Ieder Kwartier vormt op eigen wijze een kansrijk vestigingsmilieu. Deze functiemix en het investeringsklimaat bepalen samen met de ruimtelijke kwaliteiten en de historische context van de Kwartieren de economische positionering van de Kwartieren. Het streven is om zoveel mogelijk de eigenheid van deze kwartieren te bevorderen,en tegelijkertijd de Kwartieren in samenhang laten functioneren.

Gewenst profiel Museumkwartier:

- Profiel laden met kernwaarden: historisch, ontspannen, ontdekken, authentieke historiciteit, groen
- Hoofdfuncties: cultuur, wonen, ontspanning en groen
- Cultuur: musea, bioscoop, galeries, kunstuitleen
- Overige functies: Zuidelijk deel Museumkwartier: lokaal profiel Twijnstraat met focus op horeca (food en streekmarkten); Oostzijde Oudegracht: aaneengesloten functies met overwegend detailhandel (kunst, nichewinkels) en diensten
- Zichtbaarheid en toegankelijkheid van het kwartier vergroten.



Afbeelding 2.1 - Invalshoeken en visie op de binnenstad uit de discussienota

De Utrechtse binnenstad kan grotendeels worden getypeerd als een compacte en historische stad. De historische stad heeft zijn hoofdvorm gekregen in de middeleeuwen: de samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte, het patroon van de straten, wegen, grachten en pleinen. Maar ook in de aard, het type en de hoogte van de bebouwing, de indeling van de openbare ruimte en het materiaalgebruik. In de loop van de tijd is een gevarieerd stadsbeeld ontstaan waarbij de compactheid en diversiteit in architectuur en functies zijn gehandhaafd en versterkt. In het plangebied en de directe omgeving daarvan is een aantal structuur bepalende elementen waarneembaar:

- de Oudegracht (inclusief werven en bruggen) vormen samen met de Springweg en de smalle stegen ertussen de structuur in de directe omgeving;
- Tussen de Zwaansteeg en de Brandstraat neemt het complex Oudegracht 245 een bijzondere, maar voor Utrecht kenmerkende plaats in: vanaf ca 1267 nam een kerkelijke gemeenschap steeds meer ruimte in beslag voor de vestiging van hun klooster: het liep van de gracht tot aan de Springweg. De binnentuinen aan de achterzijde van het complex Oudegracht 245 vormden de open ruimte in het complex. Ontsluiting van de binnenterreinen vindt nu plaats via smalle stegen en de oorspronkelijke bij het Burgerweeshuis behorende poort, waarbij de binnentuin behoort tot het openbaar domein, maar met een privaat karakter.

Nota Bouwen aan een gezonde toekomst (2015-2018)
De nota Bouwen aan een gezonde toekomst is een uitnodiging aan de stad om bij te dragen aan gezonder leven en gezonder wonen in een duurzame en gezonde stad. Aan Utrecht als een stad waar inwoners veerkrachtig zijn, waar we graag met elkaar wonen, werken en leven en waar iedereen de moeite waard is. De aanpak bevat drie hoofdlijnen: gezonde stad, gezonde wijk, gezonde start. Bij deze inhoudelijke hoofdlijnen hanteren we de volgende uitgangspunten: we benaderen gezondheid breed en positief, we zetten in op het voorkomen van problemen en bevorderen van 'gewoon leve', we zetten ons in om gezondheidsachterstanden te verkleinen, we willen dat iedereen een menswaardig bestaan kan leiden, we versterken de volksgezondheidsmonitor.

Binnen de hoofdlijn Gezonde stad werken we onder andere aan gezonde ruimtelijke ontwikkeling, gezonde economische ontwikkeling, gezonde leefstijl en gezond duurzaam lokaal voedsel.

Gezondheid en de ruimtelijke ontwikkeling
Het aantal inwoners van Utrecht neemt snel toe. Deze groei zien wij als kans om de kwaliteit van het leven in onze stad, die over het algemeen goed is, verder te verbeteren door in te zetten op een gezonde en duurzame stedelijke ontwikkeling.

Utrecht investeert al jaren in fietsvoorzieningen, duurzame energieopwekking en groene ruimte. Zo wordt de gezonde keuze aantrekkelijk gemaakt. We willen binnenstedelijk bouwen, zodat Utrecht een compacte stad blijft waar je met de fiets alle bestemmingen kunt bereiken en de landschappen en recreatiegebieden rond de stad toegankelijk blijven. We benutten alle kansen in de openbare ruimte voor bewegen, spelen, ontmoeten en groenbeleving en zorgen voor een scheiding tussen speelgebieden en verkeer.

Bij bouwprojecten stimuleren we de initiatiefnemers om creatieve oplossingen te bedenken die bijdragen aan zoveel mogelijk positieve effecten voor de gezondheid van de Utrechters. Daarbij toetsen we op een aantal elementen die van belang zijn voor een gezonde (toekomstige) leefomgeving: duurzaam omgaan met energie, voorbereiden op klimaatverandering, bodem-, water- en luchtkwaliteit en vermindering geluidsoverlast. Zo draagt het creëren van voldoende stilteplekken in de stad bij aan een gezonde omgeving. Creatief zoeken we naar oplossingen die bijdragen aan een betere luchtkwaliteit. Naast aandacht voor de fiets, draagt aandacht voor de voetganger bij aan schone mobiliteit, aan ontmoetingen in de openbare ruimte en aan gezonde beweging. Een duurzame en gezonde stedelijke ontwikkeling vraagt een integrale en brede benadering met ruimte voor bestuurlijke keuzen.

Ruimtelijke belangen en gezondheidsbelangen kunnen uiteen lopen en verschillende consequenties hebben; dit vraagt per situatie een transparante toelichting zodat er een zorgvuldige bestuurlijke afweging kan plaatsvinden.

'De schoonheid van Utrecht' Welstandsnota 2004
In de Welstandsnota Utrecht is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft de welstandstoetsing van omgevingsvergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria. De welstandnota geeft richtlijnen voor het toetsen van bouwaanvragen aan welstand in aanvulling op het bestemmingsplan.

De Welstandsnota kent drie beleidsniveaus:

- 'Open': verandering of handhaving is mogelijk, zowel naar structuur als naar architectuur,
- 'Respect': essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristiek worden gerespecteerd en
- 'Behoud': behoud en herstel van het aanwezige bebouwingsbeeld en het versterken van de

bestaande of historisch bepaalde karakteristiek van stedenbouwkundige, architectonische, landschappelijke of cultuurhistorische aard.

Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'behoud'. Dit komt neer op behoud en herstel van het aanwezige bebouwingsbeeld en het versterken van de bestaande of historisch bepaalde karakteristiek van stedenbouwkundige, architectonische, landschappelijke of cultuurhistorische aard. Dit betekent:

- een primaire oriëntatie op monumentale en beeldbepalende kwaliteiten en eigenschappen van de gebouwen;
- dat authenticiteit voorop staat, zowel voor nieuwe als voor bestaande gebouwen;
- geen nabouwen van, maar voortbouwen op de historische context waarbij "voortbouwen op" zowel op een traditionele als vooruitstrevende manier mag plaatsvinden;
- dat nieuwe interpretaties mogelijk zijn.

Cultuurhistorie
Het gehele complex (Oudegracht 245 en de panden Springweg 102 C, D en E) is beschermd als Rijksmonument. De cultuurhistorische waarden zijn geïnventariseerd en gewaardeerd in een Bouwhistorische Verkenning en Waardestelling. De waarde is gelegen in de de hoofdstructuur van het dertiende eeuwse kloostercomplex bestaande uit een kerk (grote zaal), slaapzaal, eetzaal en sacrestie. Deze ruimten waren met elkaar verbonden door de kruisgangen rond de pandhof. Overige functionele gebouwen als bakkerij, brouwerij, ziekenzaal lagen onder andere aan de Springweg. Daarnaast zijn de verbouwingen voor het burgerweeshuis en het verbondsgebouw van het spoorwegvakverbond (NV-Huis) een wezenlijk onderdeel van de monumentwaarde van het complex.

De Utrechtse Erfgoedagenda (2013)
"Beheer van de chaos der eeuwen" (2004) en de Erfgoedagenda (2013) beschrijven het beleid, de projecten en de aandachtsgebieden met betrekking tot monumenten, archeologie en architectuur- en bouwhistorie en de mate waarin deze objecten toegankelijk zijn voor publiek.

Gemeentelijke monumentenverordening
De Monumentenwet 1988 en de gemeentelijke monumentenverordening kennen een vergelijkbare definitie van een monument. Monumenten zijn zaken die van algemeen belang zijn vanwege de schoonheid, de betekenis voor de wetenschap, de ecologische of de cultuurhistorische waarde. Naast zaken (objecten) kunnen dit ook terreinen zijn waarop zich een zaak als bovenbedoeld bevindt.

In de gemeentelijke monumentenverordening van Utrecht is geregeld: de aanwijzing van gemeentelijke monumenten, van archeologische monumenten, van groene monumenten en van gemeentelijke beschermde stads- en dorps gezichten. De verordening kent ook archeologisch waardevolle gebieden.

Voor wijziging van monumenten geldt een vergunningenstelsel volgens de Monumentenwet 1988 (archeologische rijksmonumenten), de WABO (gebouwde rijks- en gemeentelijke monumenten) en deze verordening. Het is volgens de Monumentenwet en de gemeentelijke verordening verboden een beschermd monument te beschadigen of te vernielen. Het is verboden zonder vergunning van het college van burgemeester en wethouders, of in strijd met de bij zodanige vergunning gestelde voorschriften een beschermd monument af te breken, te verstoren, te verplaatsen, te vellen of in enig opzicht te wijzigen, of een beschermd monument te herstellen, te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze, waardoor het wordt ontsierd of in gevaar gebracht.

Er bestaan naast de rijks- en gemeentelijke monumenten, ook panden die gerekend worden tot de waardevolle bebouwing. Het gaat om panden met een architectuur-, bouwhistorisch of anderszins cultuurhistorische waarde. Uitgangspunt is behoud van deze bouwwerken. De beschermde monumenten en de overige waardevolle panden staan op de waardenkaart, die voor dit bestemmingsplan is gemaakt.

Gemeentelijke Archeologieverordening
Om de omgang met archeologische waarden in de bodem te reguleren heeft de gemeente Utrecht in 2009 de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg vastgesteld. Bij de Verordening hoort een Archeologische Waardenkaart, waarop staat aangegeven in welke gebieden in de gemeente

archeologische resten verwacht worden en/of aanwezig zijn Wanneer er inititatieven zijn om te bouwen of slopen, of andere grondwerkzaamheden in een gebied waarvoor volgens de Archeologische Waardenkaart een archeologische waarde of verwachting geldt, is er mogelijk een archeologievergunning nodig. Op de Waardenkaart staan de archeologische verwachtingen of waarden aangegeven.

Het plangebied is op de Archeologische waardenkaart aangeduid als gebied met hoge archeologische waarden. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de specifieke situatie in het plangebied. Op de verbeelding zal een dubbelbestemming Waarde acheologie en Waarde Beschermd stadsgezicht opgenomen worden.

De Economische Agenda Utrecht 2012-2018
De doelstelling van het Utrechts economisch beleid is om te komen tot een duurzame economische ontwikkeling, waardoor welvaart, werkgelegenheid en voorzieningen zowel nu als ook op langere termijn worden bevorderd.

Onder invloed van verschillende trends en ontwikkelingen ziet de Utrechtse economie er in 2018 anders uit dan nu. Om goed te kunnen inspelen op deze ontwikkelingen is het van belang de juiste randvoorwaarden hiervoor te bieden. De ambitie van Utrecht voor 2018 is een levendige, gastvrije, diverse, innovatieve en creatieve economie. Met vooral een nationale uitstraling, maar op specifieke clusters ook met internationale allure. Als stad van Kennis en Cultuur richten we ons vooral op die sectoren en ontwikkelingen die dit profiel verder versterken. Mensen wonen, werken, leren en verblijven graag in de stad en kunnen kiezen uit verschillende woonmilieus, werkmilieus en vrijetijdsbestedingen.

Ontwikkelingskader detailhandel 2012
Het detailhandelsbeleid van Utrecht is gericht op het versterken van de regionale en nationale positie van Utrecht als winkelstad. De gemeente streeft daarom naar een gevarieerd en hoogwaardig aanbod van winkels in het stadscentrum. Ook moeten de winkelgebieden goed bereikbaar zijn.

Het Utrechtse centrum, een combinatie van de historische binnenstad en Hoog Catharijne met het Stationsgebied vervult een centrale rol in de detaihandelsstructuur van Utrecht. Eén van de ambities die voortkomt uit het ontwikkelingskader detailhandel is 'Dynamiek detailhandel faciliteren'. Aangezien de ontwikkelingen in de detailhandel heel snel gaan is het van belang vernieuwend te zijn om winkelgebieden interessant te houden.

Perspectief Toerisme 2020 'Live like a local' (2013)
In het Perspectief Toerisme 2020 wordt een doorkijk gegeven naar de belangrijkste ontwikkelingen

in de toeristische markt voor de komende jaren en hoe de gemeente Utrecht met haar stakeholders op in wil spelen. De notitie maakt duidelijk welke inhoudelijke keuzen de gemeente Utrecht maakt bij de inzet van toeristische marketing, promotie en informatievoorziening in de komende jaren.

Utrecht wil werken aan een scherper toeristisch profiel en kiest voor zaken waarin Utrecht onderscheidend
is, die passen bij de gekozen merkwaarden en die kansrijk lijken gezien de marktontwikkelingen en

prognoses. Om de werkgelegenheid te stimuleren door het aantal bezoekers en het aantal bestedingen in de stad Utrecht te vergroten wordt inhoudelijke focus aangebracht langs vier speerpunten:

- Stimulering van kenniscongressen;
- toeristische benutting van erfgoed;
- toeristisch gebruik van evenementen;
- toeristische ontwikkeling van Utrecht als fietsstad.

Hotelnota 'A room with a view' (2010) en actualisatie (2015)
Utrecht is een stad van kennis en cultuur. De stad profileert zich zo en investeert in cultuur en toerisme. Zakelijke bezoekers en individuele (rugzak)toeristen weten hun weg naar de stad steeds beter vinden, zowel nationaal als internationaal. Om die groeiende groep reizigers onderdak te kunnen (blijven) bieden, is een flinke uitbreiding van het aantal hotelkamers nodig.

Utrecht wil niet alleen in kwantiteit, maar ook in kwaliteit investeren. De stad wil zich onderscheidend ontwikkelen in het (verblijfs)toerisme. Steden met een sterk cultuur profiel als Utrecht kenmerken zich steeds meer door innovatieve, spannende, bijzondere hotel- en horecaformules. Utrecht richt zich bij nieuwe hotelontwikkelingen op modernisering van het aanbod, op vernieuwing en beleving. Utrecht zoekt méér dan een degelijk bed en service tegen een goede prijs. Utrecht zoekt hotels en verblijfsarrangementen die iets speciaals bieden: een bijzondere ervaring, iets nieuws, avontuurlijks, unieks, kleinschaligs, intiems. Een experience.

Het opnemen van voorkeurslocaties vastgelegd in gebiedsontwikkelingsplannen, actieve sturing op transformatie van beeldbepalende panden en verdere focus op experience-ontwikkelingen met name in of nabij stadscentra en Utrecht Oost. In het Hotelmarktonderzoek van Horwath HTL wordt gewezen op het belang van de centrumontwikkeling voor stad en regio.

Gezien de gunstige marktverwachtingen gaat Utrecht uit van het positieve, groeigerichte scenario, met een marktruimte voor 840 nieuwe kamers in 10 jaar tijd als uitgangspunt, dat is gebaseerd op een jaarlijkse geprognotiseerde groei van 4,5%. Voor de periode tot 2020 blijft Utrecht hierbij binnen de in het vigerend beleid vastgestelde volume van 1.000 nieuwe kamers.

Ontwikkelingskader Horeca Utrecht
Het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht geeft aan hoe de gemeente Utrecht om wil gaan met de vestiging van horeca in de stad. Utrecht kiest voor versterking van de horecafunctie in een aantal deelgebieden, met een bestaand cluster van horeca of functioneel gemengd karakter.

Voor een groot aantal gebieden zijn gebiedsprofielen opgesteld waarbij de mogelijke ontwikkelingsruimte en wenselijke ontwikkelingsrichting is aangegeven.

Bomenbeleid Utrecht (2009)
Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin en in alle fasen van een planproces de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen.

Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019
Het Plan gemeentelijke Watertaken beschijft d einvulling van de wettelijke gemeentelijke zorgplicht voor afvalwater, helemwater en grondwater. Ook de wijze van beheer van oppervlaktewater wordt beschreven. Op basis van de zorgplicht heeft de gemeente op het gebied van water de volgende taken:

1. veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
2. het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
3. het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
4. het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en cecreeren is.

Cultuurvisie 2012-2022: Open ruimte benut
Belangrijkste uitgangspunten uit de Cultuurvisie 2012-2022 zijn: de stad als podium, de stad als

creatieve ruimte en de stad als leeromgeving. Cultuur is het kapitaal van de stad. Zoals recent onderzoek heeft aangetoond, kunst en cultuur zijn letterlijk en figuurlijk van kapitale betekenis voor de ontwikkeling van een stad. Het culturele klimaat van Utrecht wordt gekenmerkt door een rijk geschakeerd aanbod voor een groot, breed en divers publiek, zoals met name gepresenteerd door onze 'grote drie' (Muziekcentrum Vredenburg, Stadsschouwburg Utrecht en Centraal Museum), de musea in de stad, de festivals en culturele zondagen.

In Utrecht is er voor gekozen om meer ruimte te bieden aan excellentie en talent door middel van de herziene regeling voor eenmalige subsidies en het instellen van een aanmoedigingsprijs voor jong talent, inzetten op een zo breed mogelijke stimulering en facilitering van cultureel ondernemerschap en met enkele aansprekende evenementen en projecten accenten op het cultuurbeleid markeren.

Bevoorradingsprofiel Binnenstad
Samen met de coproducenten Transport en Logistiek Nederland (TLN), EVO, Kamer van Koophandel Utrecht en met het Platform Binnenstad Utrecht heeft gemeente Utrecht een Bevoorradingsplan voor de Utrechtse binnenstad opgesteld.

Onder meer is vastgelegd dat het bevoorradingsplan:

- maatregelen omvat die de gemeente moet uitvoeren, én maatregelen die het bedrijfsleven moet nemen;
- niet mag leiden tot een verminderd aantal parkeerplaatsen in de binnenstad en geen negatieve invloed mag hebben op de resultaatsdoelstelling van het Parkeerbedrijf Gemeente Utrecht;
- de HOV-subsidiëring van RIjkswaterstaat aan de gemeente Utrecht niet in gevaar mag brengen;
- de compartimering van de binnestad voor personenautoverkeer onaangetast moet laten; en
- binnenstadsondernemers niet zal dwingen gebruik te maken van de Stadsdistributiecentra.

Routering van en naar de binnenstad
Betere routering van het vrachtverkeer van en naar de binnenstad is nodig. Hiertoe zijn twee logistieke hoofdroutes voor het vrachtverkeer tussen RIng Utrecht en singelring aangewezen:

- Richting Centrum Oost: Biltse Rading - Kardinaal de Jongweg - Blauwkapelsweg - Keline Singel;
- Richting Centrum West: 1. M.L. Kinglaan - Weg der Verenigde Naties - Graadt van Roggenweg - Daalsetunnel; 2. Eurpalaan - V. Zijstweg - Croeselaan - Daalsetunnel.

Routering in de binnenstad binnen de singels
Om de routering in de binnestad te verbeteren worden enkele beperkte ingrepen voorgesteld, zoals het openstellen van de busstrook tussen Voorstraat en Potterstraat/Neude voor vrachtauto's en het gedogen van achteruit insteken door vrachtauto's vanaf de HOV-baan naar de laad- en losplaatsen op de Muntstraat en de Ambachtstraat. Daarnaast is actuele reisinformatie op internet en inforzuilen gewenst.

Laad- en losplaatsen
Om de laad- en lossituatie te optimaliseren wordt voorgesteld in enkele gebieden te proberen één of meerdere laad- en losplekken te creëren.

Venstertijden
De venstertijden worden gehandhaafd zoals ze nu zijn: maandag tot en met zaterdag 6.00u - 11.00u en 18.00u-19.00u (op donderdag 21.00u-22.00u in plaats van 18.00u-19.00u). Wel wordt getracht meer bevoorrading vroeger in de vestertijd te laten plaatsvinden, om zodoende de verkeersdruk in de late ochtend te verminderen.

Stadsdistributie
Het marktaandeel van het StadsdistributieCentrum-vervoer bedraagt circa 2%. Om de bekendheid en het gebruik van de Stadsdistributie-formule te vergoten, is promotie nodig.

2.4 Conclusie

Ten aanzien van het plangebied wordt geconcludeerd dat de herontwikkelingsrichting past binnen de uitgangspunten van het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

De herontwikkeling van Oudegracht 245 past binnen het centrum stedelijk milieu. De herontwikkeling is daarbij van groot belang voor de aantrekkelijkheid van dit deel van het centrum van Utrecht. Het pand ligt in het hart van het cultuurkwartier van Utrecht en ligt bovendien aan een cruciale looproute van het winkelwandelgebied en het nieuwe Hoog Catharijne naar het (Zuidelijk) Museumkwartier, Station Vaartsche Rijn en Rotsoord en andersom. Het pand functioneert feitelijk als een hefboom tussen verschillende delen van de binnenstad. Door een multifunctionele invulling van het pand wordt gezorgd voor een verbetering van de verblijfskwaliteit in het hoogstedelijk milieu.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het plangebied en analyseert het gebied in ruimtelijk en functioneel opzicht.

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Het complex, gelegen in het bouwblok tussen Oudegracht, Brandstraat, Springweg en Zwaansteeg, is ontstaan als klooster en later omgevormd tot weeshuis (zie afbeelding 3.1) en vervolgens tot verenigingsgebouw van het Spoorwegvakverbond voordat het de functie van poppodium kreeg. Het gaat hierbij om het centrale pand Oudegracht 245 met de daarachter gelegen bebouwing inclusief de tot zaal omgebouwde kerk en de pandhof, de kloostervleugel aan het binnenterrein aan de Springwegzijde (Springweg 102d-e) en het aldaar aangrenzende zogeheten Roghmuscaethuis (Springweg 102c).



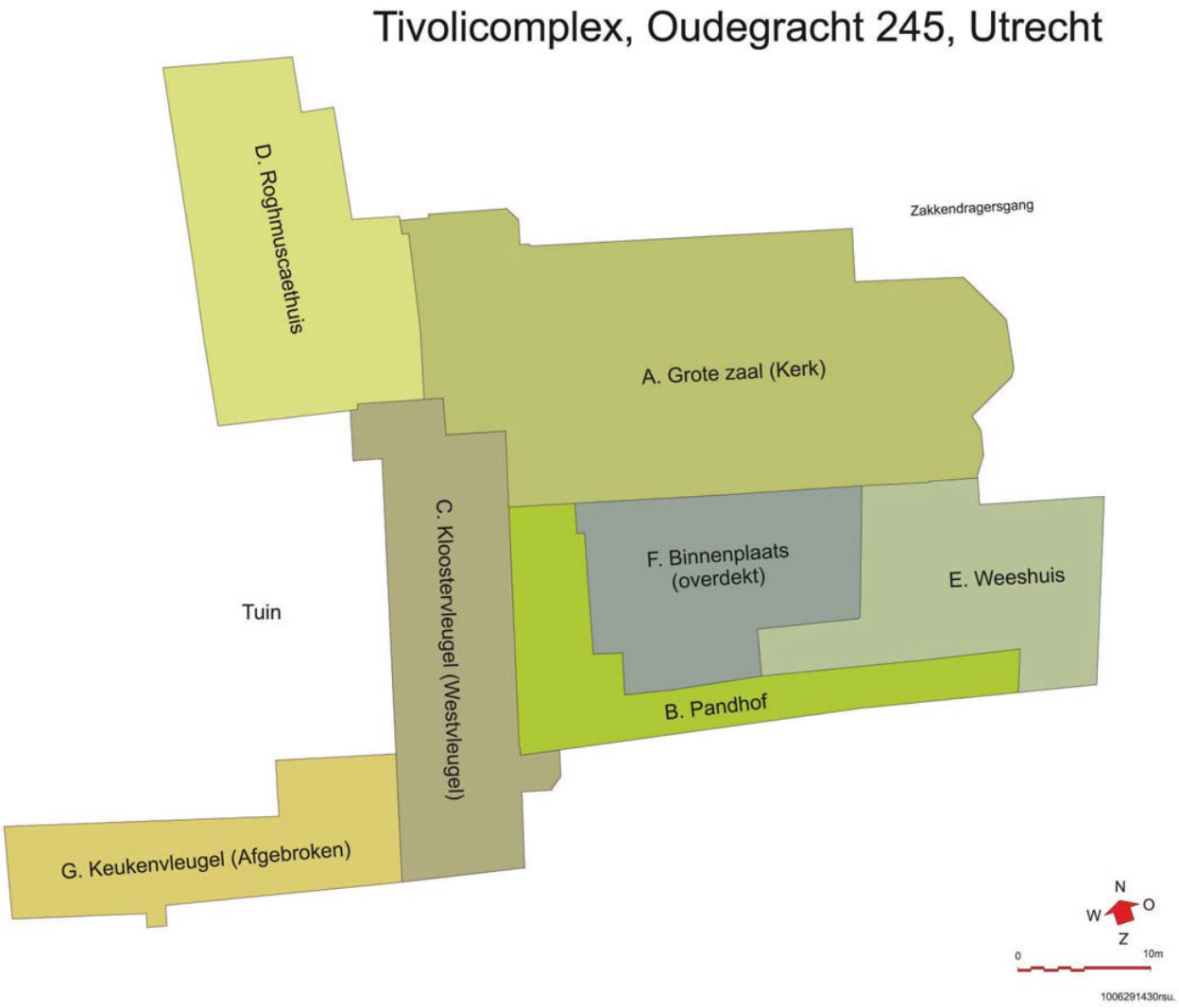
Afbeelding 3.1: Gravure naar tekening door Jan de Beijer uit 1744 met daarop de Weesbrug, het Burgerweeshuis en de toren van de Regulierskerk.

Aan de zijde van de Oudegracht springt in de straatwand de rijzige voorgevel van het weeshuis er duidelijk uit. De aandacht op dit gebouwdeel uit 1839 wordt versterkt door de Weeshuisbrug die ter

hoogte van de gevel over de Oudegracht zelf ligt. Het weeshuis aan de Oudegracht geeft toegang tot een belangrijk deel van het achterliggende complex. De rechter ingang geeft toegang tot het kantoorgedeelte; via de linker ingang wordt via de lange gang van het pandhof en de binnenplaats de Grote Zaal bereikt.
Door latere functiescheiding is de kloostervleugel aan de westzijde slechts gedeeltelijk via de gang bereikbaar. De Grote Zaal zelf ligt verscholen achter de bebouwing. Aan de Oudegrachtzijde ligt het tussen de bebouwing van Oudegracht 237-243. De Zakkendragersgang, die bereikt kan worden via de poort in Oudegracht 237, loopt aan de noordzijde langs de Grote Zaal en vormt de scheiding met het naastgelegen Pandhuis.

De tuin aan de Springwegzijde kan bereikt worden door toegangen vanuit de Brandstraat en de Zwaansteeg en via de Weeshuispoort Springweg 102a. Aan de tuinzijde rijst de witgepleisterde kloostervleugel op, met ter linkerzijde daarvan het ongepleisterd deel (met aanbouwen) dat Roghmuscaethuis wordt genoemd.

Om het geheel overzichtelijker te maken is een onderscheid gemaakt in zeven delen (afbeelding 3.2).



Afbeelding 3.2: Voormalig Tivolicomplex met 7 hoofdonderdelen

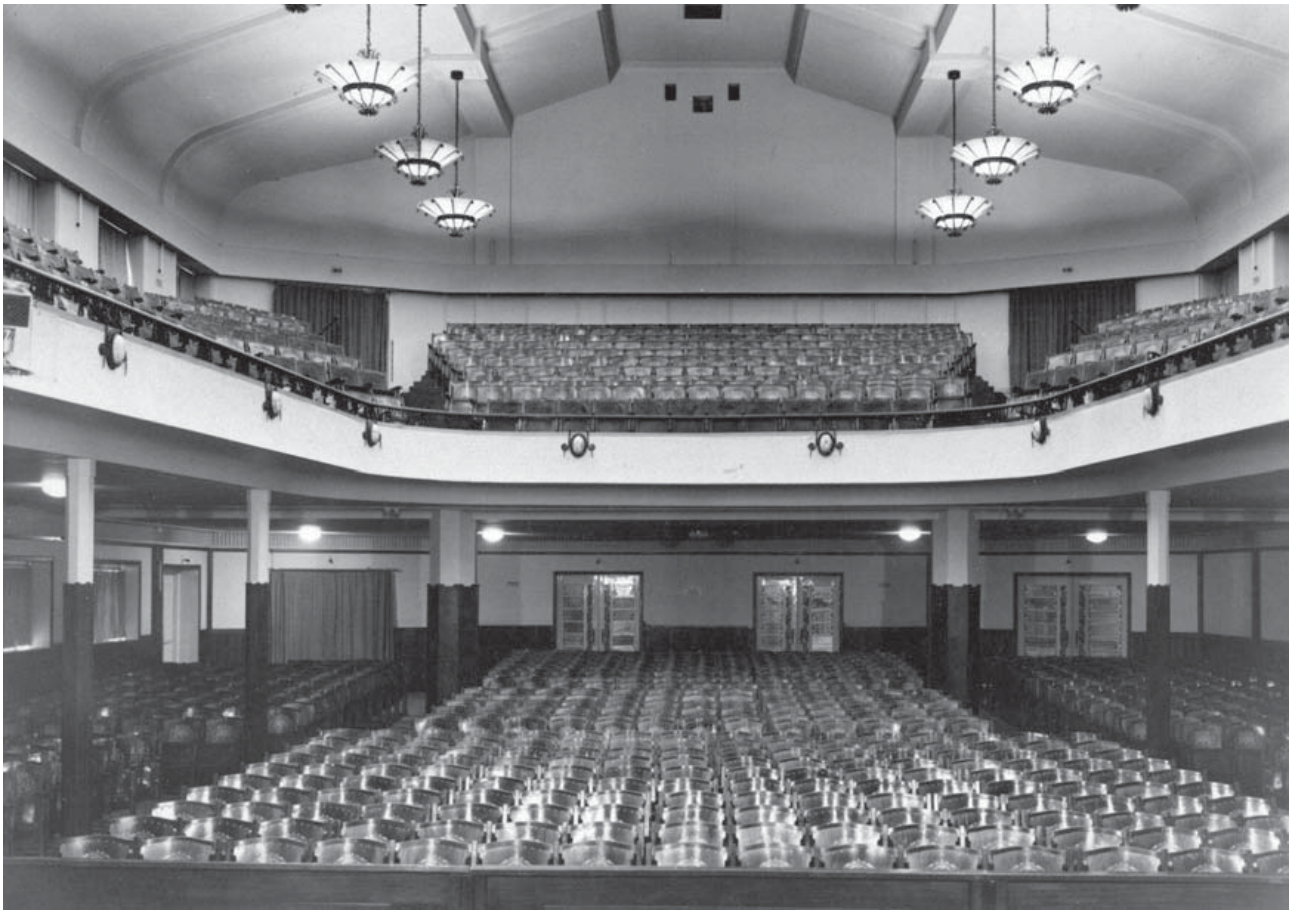
Het voormalige Tivolicomplex in de binnenstad is een gebouwencomplex met een lange en interessante geschiedenis waarvan de onderdelen zich nog goed aan het gebouw laten aflezen.

De oudste functie van kloostercomplex laat zich vooral nog herkennen in zijn hoofdvorm met kerk, kloosterhof (ook wel Binnenplaats) en kloostergang (ook wel Pandhof). Ook het in 1439 toegevoegde Roghmuscaethuis behoort hiertoe. Twee middeleeuwse kelders zijn bewaard

gebleven. Van de kapconstructies is alleen die van het Roghmuscaethuis nog middeleeuws.

De tweede functie als weeshuis laat zich in hoofdvorm ook nog goed herkennen. Kenmerkend is het aan de Oudegracht in 1839 tot stand gekomen nieuwe Weeshuisgedeelte en ook aan de tuinzijde staan nog enkele gebouwdelen die direct verwijzen naar de weeshuisperiode.

De derde belangrijke functie van NV-Huis (afbeelding 3.3), die voor de meest ingrijpende veranderingen heeft gezorgd, laat zich opvallend genoeg het minst aan de buitenzijde aflezen, maar is vooral in het inwendige nog sterk aanwezig in de vorm van de Grote Zaal, het trappenhuis aan de Oudegrachtzijde en de 'trapvleugel' aan de westzijde van de binnenplaats.



Afbeelding 3.3: Grote Zaal van het NV-Huis, gebouwd in 1925, richting balkon, in de jaren vijftig

De vier functies waarin het gebouw sinds begin jaren tachtig van de twintigste eeuw is onderverdeeld, hebben ertoe geleid dat aan de tuinzijde enkele ingrijpende verbouwingen uit 1926 en 1936 ongedaan zijn gemaakt en dit heeft daar met name een 'restaurerend' effect gehad. Inwendig is ten behoeve van het goed functioneren een aantal moderniseringen doorgevoerd. Dat geldt ook voor de Grote Zaal die als poppodium in gebruik is gekomen en waartoe forse geluidwerende maatregelen zijn aangebracht. Ook is voor een goede toegang van de Grote Zaal de binnenplaats vrijwel geheel overbouwd. Door de functionele opsplitsing is het gebouw inwendig complex van structuur geworden.

Cultuurhistorischewaardering

Context
De 'contextuele' waardering van het gebouw is in zekere zin al gemaakt door de aanwijzing tot rijksmonument in 1967. Het complex is ingeschreven onder nummer 36543. De redengeving luidt: 'Burgerweeshuis'. Statig huis met brede gevel, middenpartij gedekt door tympanon, 1839. In complex oudere delen, welke tot het Regulierenklooster behoorden'. Deze omschrijving is echter wel heel summier. Daarom is hieronder de cultuurhistorische waardering aangepast aan de huidige criteria.

Algemene historische waarden

Het gebouwencomplex is van belang vanwege een lange doorgaande traditie van gebruik van een oorspronkelijk kloostergebouw waarin vanaf de dertiende eeuw diverse opeenvolgende functies zijn gehuisvest, van Zakbroederskloosterkerk via Regulierenklooster tot Weeshuis, vakverbondsgebouw en poppodium.

De diverse functies hebben gebruik gemaakt van onderdelen uit de oorspronkelijke bebouwing uit de dertiende en veertiende eeuw, onder meer tot uitdrukking komend in de opeenvolging van kloosterkerk, Weeshuiskerk, Weeshuisvleugel, Grote Zaal, poppodium Tivoli. In opzet, structuur en indeling zijn onderdelen uit alle fasen bewaard gebleven die getuigen van deze geschiedenis. De kernfunctie van het complex is vrijwel onafgebroken gelegen in de voormalige kerk.

Ensemblewaarden
Het gebouwencomplex is van belang vanwege haar 'grootschalige' plaats in de fijnmazige structuur van de binnenstad van Utrecht. Dit is een kenmerkend verschijnsel voor middeleeuwse steden en zeker voor Utrecht waar kerkelijke gebouwen een reletief grote plaats in het stedelijk weefsel innamen. Aan de zijde van de Oudegracht vormt het gebouw van het Weeshuis uit 1839 een stedenbouwkundig accent in de vorm van een door de stedelijke overheid geïnitieerde vernieuwing van het Weeshuiscomplex.
Het kloostercomplex ontwikkelt zich achter de bebouwing aan de Oudegracht in de vorm van een kenmerkend kloostercomplex met een nog herkenbare vorm van de kloosterkerk en een kloosterhof met aangrenzende vleugels. Aan de westzijde in het bouwblok bevindt zich een meer open structuur in de vorm van de kloostertuin die nu de vorm heeft van een openbaar groen binnenterrein.

Architectuur- en bouwhistorische waarden
Het gebouwencomplex is architectonisch van belang vanwege het type als klooster en vanwege een aantal laatgotische en in Lodewijk XIV-stijl uitgevoerde onderdelen, Art-deco onderdelen in de Grote Zaal en bij de entree, evenals de diverse interieurbetimmeringen. De gevel aan de Oudegracht is een goed voorbeeld van neoclassicistische stijl en van het werk van F.C.E. van Embden.

Het gebouwencomplex is bouwhistorisch van belang vanwege de middeleeuwse kloosterresten en structuur, verbouwingen voor het burgerweeshuis, de Grote Zaal en kap, het Roghmuscaethuis en de kap en het trappenhuis van het Weeshuisdeel aan de gracht.

Monumentwaarden

Context
Stedenbouwkundig gezien is de ligging van het gebouwencomplex als ensemble van groot belang in de fijnmazige structuur van de binnenstad van Utrecht. Belangrijk daarbij is dat achter de bebouwing aan de Oudegracht de structuur van het klooster met de vorm van de kloosterkerk en van de kloosterhof bewaard is gebleven. Binnen het bouwblok aan de tuinzijde draagt de in de weeshuisperiode opgehoogde en later gerestaureerde kloostervleugel hieraan bij, evenals het oorspronkelijk vrijstaande, maar in de weeshuisperiode verbonden Roghmuscaethuis.

Bouwmassa en exterieur
De bouwmassa van het gebouw is voor het overgrote deel nog gaaf aanwezig, zij het niet uit elke periode in even grote mate. Een belangrijk element is de Grote Zaal die ook in zijn huidige vorm een hoge monumentwaarde heeft. Het Weeshuisdeel aan de Oudegracht heeft uitwendig zijn oorspronkelijke karakter nog geheel behouden, op de attieklijst na. Bijzonder zijn de mezzanino-luiken in het hoofdgestel met hun decoratie. Eveneens van hoge monumentwaarde zijn de persiennes op de eerste en tweede verdieping en de hardstenen stoep met stoeppalen en de verbindingen daartussen.

Het aanzicht aan de tuinzijde wordt bepaald door de kloostervleugel die het resultaat is van relatief recente restauraties. In zijn huidige vorm draagt het bij aan het karakter van het complex. Dat geldt in dezelfde mate voor het Roghmuscaethuis met de aangrenzende bebouwing uit de weeshuisperiode.

Interieur, constructie en afwerking (zie ook figuur 3.2)

A. Grote Zaal c.a.
De Grote Zaal, bestaande uit zaal en balkon, podium met nevenruimtes en de ruimte daaronder, de lounge aan de westzijde, plafond- en kapconstructie inclusief bepleistering en kroonluchters, vertegenwoordigt een hoge monumentwaarde.
Alle latere inbouwen en afscheidingen, veelal ten behoeve van de geluidswering, hebben een indifferente waarde. Het middeleeuwse muurwerk onder het podium heeft een hoge

monumentwaarde, evenals de restanten van het podium uit 1926 zelf en de trekkenwand op het podium en de daarbij behorende onderdelen aan het plafond van de ruimte boven het podium.

B. Pandhof c.a.
De Pandhof bestaat vooral uit de lange kloostergang die als zodanig een hoge monumentwaarde heeft, zowel wat betreft de vorm van de gang als de uitvoering en afwerking daarvan uit 1926. Het gipsplaten plafond in het westelijke deel van de gang heeft een indifferente monumentwaarde.

Een hoge monumentwaarde heeft de haaks hierop staande vleugel met daarin de trappen en aangrenzende ruimten ten behoeve van de zalen in de kloostervleugel. De uitbouwen in de binnenplaats (pandhof) hebben een positieve monumentwaarde.

C. Kloostervleugel
De uit twee delen bestaande kelder onder de kloostervleugel heeft een hoge monumentwaarde. De tussenmuur en de invulling ten behoeve van de stadsverwarming een indifferente waarde.

De begane grond van de kloostervleugel met de Regentenzaal heeft een hoge monumentwaarde, onder meer de schouw, het imitatie goudleerbehang en de betimmeringen, de dichtgezette doorgang naar het zuidelijke deel een positieve monumentwaarde. De latere invullingen in dit zuidelijke deel hebben een indifferente waarde. De inbouwen op de verdieping en in de kap, evenals de afwerkingen daar hebben een indifferente monumentwaarde. De kap zelf heeft een positieve monumentwaarde. De gevelsteen heeft een hoge monumentwaarde en hetzelfde geldt voor de huidige vorm van alle al dan niet gerestaureerde vensters en toegangsdeuren

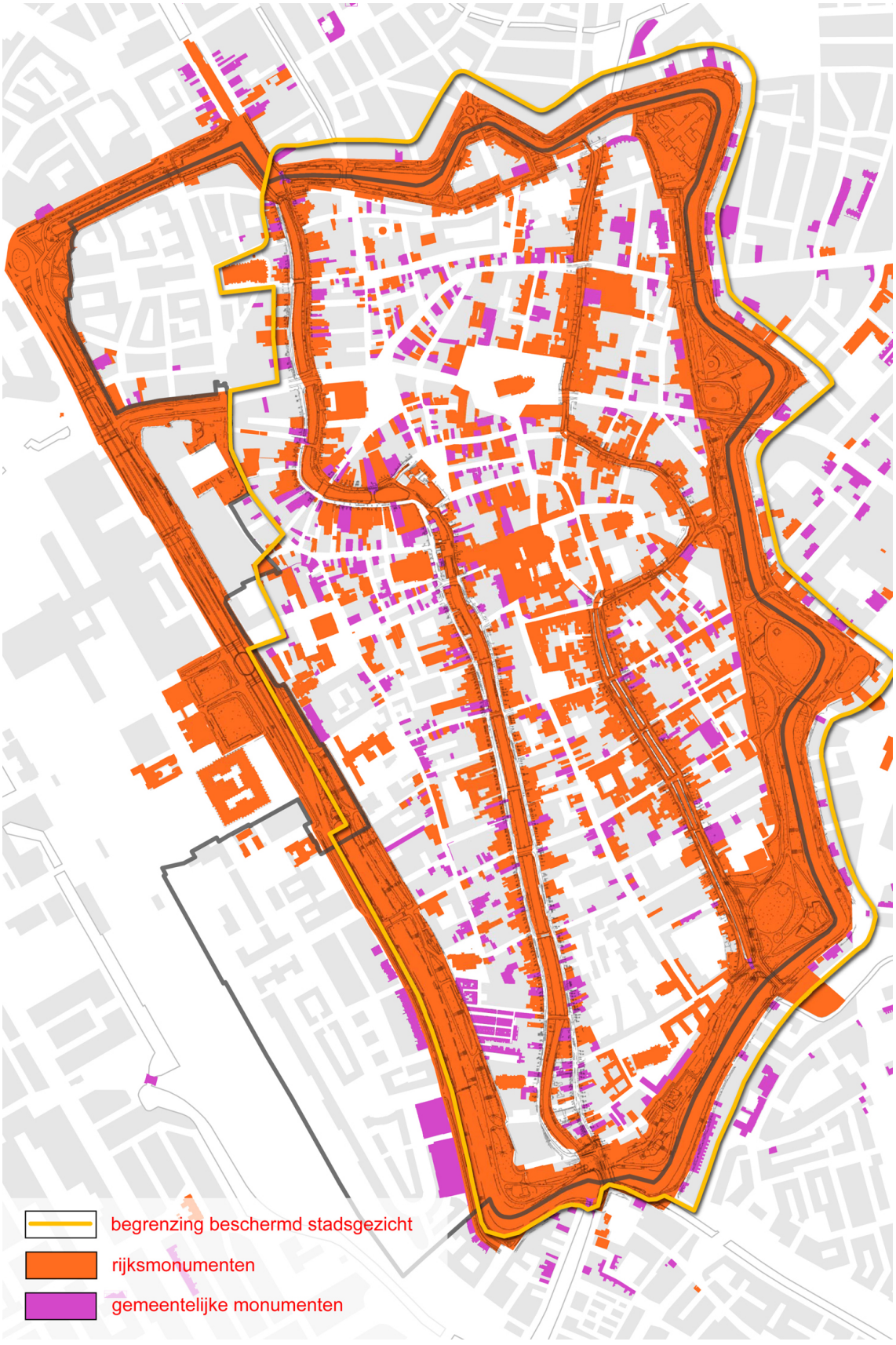
D. Roghmuscaethuis c.a.
De kelder onder het Roghmuscaethuis is van hoge monumentwaarde, de latere schoorsteen heeft een positieve monumentwaarde en de scheidingswand is indifferent van waarde. Van de begane grond zijn de constructie en de afwerkingen, zoals de betimmeringen, schouwen en historische deuren van hoge monumentwaarde. Latere inbouwen hebben een indifferente waarde. De aanbouw met de toiletten aan de oostzijde heeft een positieve waarde. Ook op de tussenverdieping zijn de hoofdstructuur en de afwerkingen, waaronder de tegelvloer, van hoge monumentwaarde en de invullingen van indifferente waarde. De middeleeuwse kapconstructie is van hoge monumentwaarde en hetzelfde geldt voor alle al dan niet gerestaureerde vensters en toegangsdeur.

E. Weeshuis
Het Weeshuisdeel tussen de Oudegracht en de Pandhof (binnenplaats) is in hoofdvorm en afwerking van hoge monumentwaarde, dat geldt zowel voor de structuur zoals het trappenhuis, de onderdelen waaronder de stalen ramen als de afwerkingen in ondermeer de vorm van wandbetimmeringen en tegelafwerkingen. De latere invullingen, waaronder bij de receptie, zijn van indifferente waarde. De aanbouw aan de westzijde die in 1951 met een verdieping verhoogd is, is van positieve monumentwaarde. De kap heeft een hoge monumentwaarde, evenals het uit 1939 daterende deel van de archiefkasten aldaar.

F. Binnenplaats
De latere invullingen op de begane grond van de binnenplaats hebben een indifferente monumentwaarde.

G. Keukenvleugel
De vleugel is afgebroken. De resterende muur waar zich mogelijk nog restanten in bevinden heeft een positieve monumentwaarde.

3.2.2 Cultuurhistorie: Beschermd stadsgezicht, monumenten en archeologie



Afbeelding 3.4 - Monumentale panden en begrenzing beschermd stadsgezicht

3.2.2.1 Beschermd stadsgezicht

Om de ruimtelijke kwaliteit van bijzondere historische gebieden in dorpen en steden te bewaken kennen we sinds de jaren '60 het instrument beschermde stads- en dorpsgezicht. Het instrument is verankerd in de Monumentenwet, voor de eerste maal vastgesteld in 1961. Het uitgangspunt bij toekomstige ontwikkelingen in deze historische gebieden is in eerste instantie behoud van de historische karakteristieken. Vernieuwing (ruimtelijk en functioneel) in deze gebieden vindt selectief plaats: continuïteit wordt nagestreefd en geen rigoureuze transformatie. Om het doel te bereiken stelt de (huidige) Monumentenwet 1988 de eis om voor de aangewezen gebieden beschermende bestemmingsplannen op te stellen.
Het beschermingsbeleid vanuit het rijk betrof aanvankelijk, na de invoering van de eerste Monumentenwet, de oude binnensteden en dorpskernen. De middeleeuwse binnenstad van Utrecht kreeg relatief vroeg, in 1975 deze status gekregen.

Binnenstad van Utrecht

Op 3 december 1975 werd de Utrechtse Binnenstad door de minister van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk werk aangewezen als beschermd stadsgezicht als bedoel in (huidig) artikel 35 van de Monumentenwet 1988 (de feitelijke publicatie in het Staatsblad en daarmee de inwerkingtreding was in februari 1976). Het gaat om vrijwel de gehele Binnenstad en de singels (figuur 3.4); wijk C en het gebied rondom Vredenburg (het noordwestelijk deel van de Binnenstad) vallen buiten de aanwijzing.
Voor het beschermd stadsgezicht is destijds overwogen:

> "... dat het gedeelte van Utrecht, gemeente Utrecht, dat de vermoedelijk reeds in de Romeinse tijd gestichte oude stad" omvat, met zijn voornamelijk uit de middeleeuwen daterende historisch plan van grachten, straten en historische bebouwing, waaronder vele kerken, werven en andere beschermde monumenten, een historische waardevolle stedenbouwkundige totaliteit vormt, welke een beeld oplevert dat van algemeen belang is vanwege de schoonheid en het karakter ervan."

De volledige toelichting met betrekking tot de aanwijzing van het betreffende deel van de binnenstad tot beschermd stadsgezicht is als bijlage 5 bij deze toelichting gevoegd.

3.2.2.2 Monumentale panden

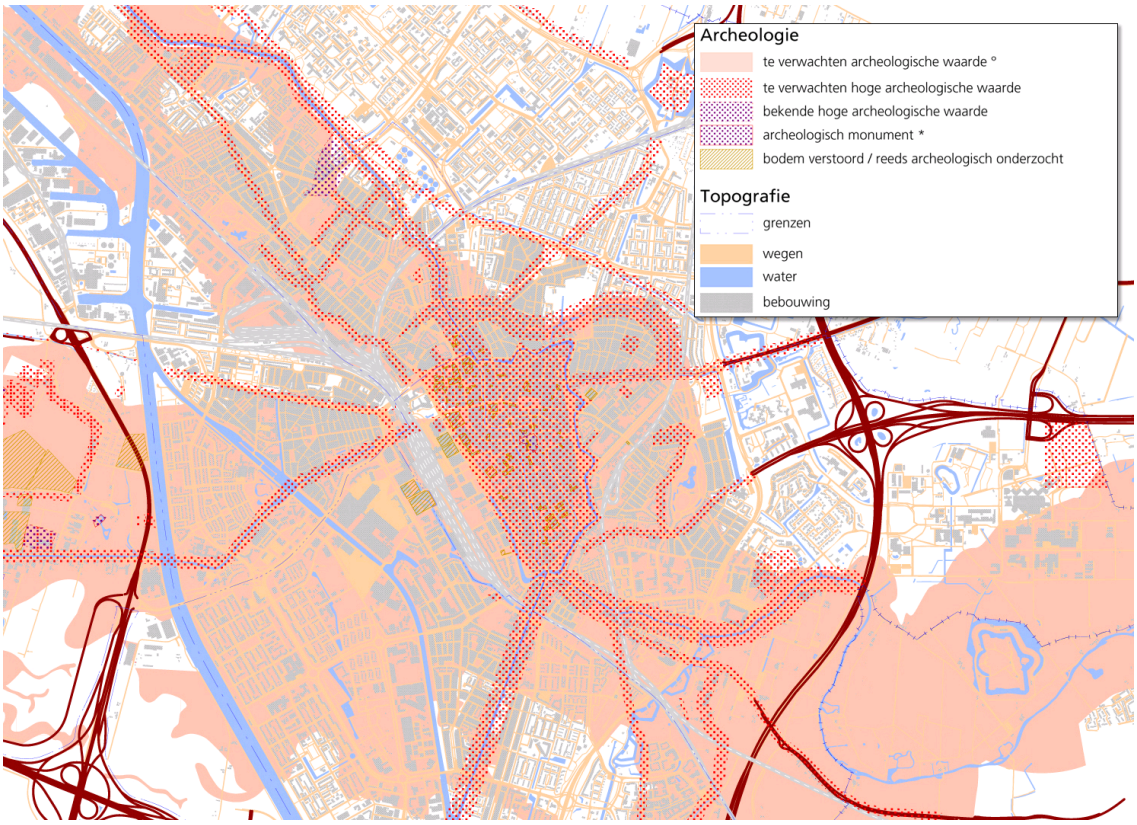
Utrecht is, na Amsterdam, de tweede monumentenstad van het land als men kijkt naar het aantal rijks- en gemeentelijke monumenten. Een substantieel deel daarvan ligt in de binnenstad. In de binnenstad zijn 1.958 monumenten; waarvan 1.305 rijksmonumenten, 653 gemeentelijke monumenten en bovendien 459 beeldbepalende panden.

Het is niet gebruikelijk om aspecten van monumentenzorg in het bestemmingsplan nogmaals te regelen. Voor tot monumenten aangewezen panden gelden naast het bestemmingsplan ook de bepalingen uit de Monumentenwet respectievelijk de gemeentelijke Monumentenverordening, hetgeen in veel gevallen leidt tot meer stringente instandhoudingseisen. De betreffende eigenaar/initiatiefnemer wordt op deze plaats verwezen naar de betreffende regelingen.

3.2.2.3 Archeologische waarden

De binnenstad van Utrecht heeft een uitzonderlijk rijk en goed geconserveerd bodemarchief. Tweeduizend jaar geschiedenis is opgestapeld in verschillende tijdslagen aanwezig. Het bevat sporen uit de Romeinse tijd (castellum Domplein en de zuidelijk binnenstad), de vroege Middeleeuwen (eerste kerken op het Domplein uit de tijd van Willibrord), de latere Middeleeuwen voor 1122 (sporen van handelsnederzettingen op diverse plekken; kerkelijke immuniteiten en het Johanniterklooster, ander kerkelijke gebieden, grotendeels van na 1122 rond de parochiekerken, kloosters en conventen. Tot de belangrijkste post-middeleeuwse (bouw-)sporen behoren de restanten van ingrepen uit de tijd van na de Reformatie.

De Archeologische kaart van de gemeente Utrecht geeft inzicht in de te beschermen meldingsgebieden waar zekerheid van vondsten het grootst is (afbeelding 3.5). Daarnaast geeft de kaart inzicht in de gebieden waar een archeologische trefkans is.



Afbeelding 3.5 Uitsnede Archeologische waardenkaart Utrecht

De gehele binnenstad wordt aangemerkt als een gebied van hoge archeologische waarde, met uitzondering van plaatsen waar het bodemarchief aantoonbaar reeds is verstoord. Het Domplein is een beschermd archeologisch monument. Daar moet bij alle werkzaamheden een monumentenvergunning worden aangevraagd. Het is vanuit de zorg voor het archeologisch erfgoed wenselijk verschillende andere gebieden aan te wijzen als monument.

In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de beschermde archeologische Rijksmonumenten en de archeologische waardevolle gebieden. De beschermde archeologische monumenten zijn als zodanig aangeduid conform de Monumentenwet 1988. Een gebied waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar dat niet als archeologisch monument is aangemerkt of een gebied waar archeologische waarden worden verwacht (vermoed) wordt beschouwd als archeologisch waardevol gebied.

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

Het complex heeft een bijzondere betekenis voor de stad. Het ligt in het bouwblok tussen Oudegracht, Brandstraat, Springweg en Zwaansteeg. Voordat poppodium Tivoli het in gebruik nam, diende het gebouw als klooster, een weeshuis en het NV-huis. Poppodium Tivoli was een icoon waar veel inwoners van Utrecht en artiesten herinneringen aan hebben. Vanuit deze voorgeschiedenis is de publieke toegankelijkheid van het complex ook voor de toekomst van belang.

Ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan wordt een deel van de bebouwing en de tuin van het plangebied gebruikt door een tweetal kinderdagverblijven aan de zijde van de Springweg. Ter voorkoming van schade of kraken wordt een ander deel van het complex tijdelijk verhuurd aan Kytopia, de muzikale broedplaats van Kyteman.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Inleiding

De prijsvraag die de Vereniging Oud Utrecht in 2014 uitschreef, heeft richting gegeven aan de ruimtelijke functionele mogelijkheden van het totale complex, waarvan reeds een aantal panden is verkocht. Concreet gaat het in dit bestemmingsplan om vier objecten: de grote theaterzaal aan Oudegracht 245 en de panden aan de Springweg 102C, 102D (de Regentenzaal) en 102E. Een breed scala aan mogelijke functies voor de panden is daarbij in beeld gebracht. Het stadsgesprek dat in maart 2015 door de gemeente is georganiseerd bracht een verdere verfijning aan in de mogelijke toekomstige bestemming en de voorwaarden bij de verkoop van het complex. Input voor een toekomstige ontwikkeling is ook geleverd door de planvoorstellen die vele initiatiefnemers inleverden bij de gemeente. De belangrijkste opgave voor het complex is dat de nieuwe functies elkaar versterken en zo een meerwaarde voor het complex kunnen genereren. Behoud en versterking van de samenhang en de cultuurhistorische waarde zijn hierbij leidend. Uitgangspunt is dat het complex (grotendeels) publiek toegankelijk blijft.

4.2 Projectbeschrijving

4.2.1 Stedenbouwkundig plan

Het bebouwde deel bestaat uit een compositie van bouwdelen met verschillende geveldelen en bouwhoogtes. Zowel de rooilijn aan de zijde van de Oudegracht als aan de zijde van het binnenterrein (Zwaansteeg\ Springweg) staat vast. Het bestaande stedenbouwkundig kader is waardevol en blijft behouden. Dit betekent dat in het bestemmingsplan de huidige bouwmogelijkheden en maatvoering niet mogen worden uitgebreid.

De ruimtelijke compositie die gevormd wordt door het samenspel van de rooilijnen, gevels en bouwhoogtes is uniek en waardevol. Het gebouwde complex draagt in samenhang met zijn omgeving bij aan de belevingswaarde van de binnenstad. De belevingswaarde aan de zijde van de Oudegracht heeft een meer formeel, openbaar en levendig karakter, aan het binnenterrein is het karakter veel beslotener, verstild en groen. Logisch hieruit volgend is dat de publieke toegankelijkheid vanaf de zijde van de Oudegracht plaats zal vinden.

Het ensemble van gebouwen heeft een grote diversiteit en een mix van gebruiksfuncties gegenereerd die tot op de dag van vandaag bijdragen aan identiteit van de stad Utrecht. Het is waardevol om dit ruimtelijke ensemble te waarborgen zodat de stad ook in toekomst kan profiteren van deze traditie. Een ensemble van gebouwen, ruimtes en tuinen, dat uitdaagt tot een mix van functies dat mensen stimuleert samen te komen. Een goede toegankelijkheid voor publiek is dus een voorwaarde. De positie van het gebouwensemble in de monumentale binnenstad, aan de Oudegracht is een waardevol gegeven. Nieuwe ontwikkelingen kunnen hierop inspelen. Er kan worden geprofiteerd van de identiteit en herkenbaarheid van de gebouwen en dit vraagt om een goede en betekenisvolle entree voor haar bezoekers, aan de zijde van de Oudegracht. De tuinzijde van het ensemble heeft ook waarde. In tegenstelling tot de grachtzijde zit de waarde hier in het “introverte”. In de programmering van de gebouwen moet hier rekening mee gehouden worden. Ondergeschikt en aanvullend zijn aan deze zijde de kernbegrippen.

4.2.2 Cultuurhistorie

De cultuurhistorische waarde (die uitgebreid omschreven is in paragraaf 3.2.) vindt zijn oorsprong de 13e eeuwse kloosterfase. In de loop van de tijd hebben diverse functieveranderingen (weeshuis, NV-huis, Tivoli) plaatsgevonden waarbij de onderdelen zijn toegevoegd en gewijzigd. Echter, de structuur van het hoofdgebouw (kerk, theaterzaal), kloostergang en –hof, en bijgebouwen zijn te allen tijde leidend en herkenbaar gebleven. De ontsluiting van de verschillende gebouwdelen vond en vindt nog voor een deel plaats via de zuidelijke kloostergang, vanuit de voormalige kloosterhof.

Voortborduren op deze ontsluitingsopzet versterkt de hiërarchische positionering van de verschillende (klooster)onderdelen. Uitgangspunt is de bestaande cultuurhistorische waarden te behouden en zoveel mogelijk te versterken.

Ter versterking van de rangschikking van de massa van het complex is het uit het oogpunt van de beleving van de cultuurhistorische waarde van belang dat de openheid van de Binnenplaats (afbeelding 3.2) geborgd blijft. Hierbij is vastgelegd dat deze gronden niet mogen worden bebouwd en/of afgedekt en hier alleen onder voorwaarden van afgeweken kan worden.

4.2.3 Programma

Omwille van de flexibiliteit voor nu en de toekomst is een breed scala aan functies mogelijk binnen de kaders van het bestemmingsplan. Hieronder zal kort worden ingegaan op de verschillende toegelaten functies:

Culturele voorzieningen
Vanuit het stadsgesprek, het cultuurbeleid en de uitdrukkelijke wens het complex toegankelijk te houden voor bezoekers komt naar voren dat het wenselijk is de culturele functie als mogelijkheid voor het complex te behouden. Hierbij kan gedacht worden aan het doorzetten van de activiteiten van Kytopia of het toevoegen van nieuwe culturele functies: Voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak.

Een culturele invulling van een deel van het complex zou goed passen binnen de culturele infrastructuur. Het pand biedt verschillende mogelijkheden. De invulling nu is in de lijn van de stad als creatieve ruimte (broedplaats) en de stad als leeromgeving (als plek voor talentontwikkeling).

Hotel
Een hotelfunctie op deze plek past binnen het hotelbeleid. Ook binnen deze functie is horeca mogelijk.

Horeca
Horeca op deze locatie past in beginsel niet in het vigerende horecabeleid. Zelfstandige horeca kan echter wel mogelijk gemaakt worden. In het Ontwikkelkader Horeca Utrecht is namelijk expliciet de mogelijkheid opgenomen dat afgeweken kan worden van dit beleid als de horeca voldoet aan het zogenaamde profiel 15 'bijzondere locaties'. Aan spraakmakende horeca wordt meegewerkt, als naast de reguliere toetsingscriteria, tenminste aan twee van de drie onderstaande criteria voldaan wordt:

1. bijzondere locaties, meer dan enkel een monumentaal pand: watertorens, bij de forten, in de Sluizen, bij de Hollandse Waterlinie, bij historische vindplaatsen, in musea, etc..

2. bijzonder vernieuwende concepten, niet gelieerd aan ketens, maar bijvoorbeeld wel aan innovatieve combinaties met andere functies, zoals zorgconcepten, of wellness. Eigenlijk niet in traditionele horeca categorieën te vatten.

3. horeca met een bijzondere aantrekkingskracht op (verblijfs-)toeristen en meer dan een lokale uitstraling en bij voorkeur ook meer dan een regionale uitstraling.

Maatschappelijke voorzieningen
De bestaande, maar ook andere, maatschappelijke voorzieningen worden na de beoogde herontwikkeling gezien als een functionele meerwaarde voor het complex.

Dienstverlening
Dienstverlening heeft, zeker aan de randen van een kernwinkelgebied, altijd een bijzondere toegevoegde waarde voor een binnenstedelijke omgeving. Door het toestaan van dienstverlening kan het pand gaan dienen als plek met een aantrekkende werking voor mensen van binnen als

buiten de stad. Hierbij kan gedacht worden aan een vestiging van reisbureau's, kappers, uitzendbureau's, etc..

Wonen
Het vigerende beleid geeft aan de woonfunctie in de binnenstad versterkt dient te worden, zowel in het winkelgebied als in het woongebied. Wonen boven winkels is eveneens een speerpunt in het bestemmingsplan Binnenstad. Toevoeging van een aantal appartementen aan de westzijde van het complex wordt positief beoordeeld. Een woonfunctie voor het pand waarin het voormalige poppodium was gevestigd is niet gewenst.

Wat betreft de doelgroep voor deze appartementen is het wenselijk om te bouwen voor één- en tweepersoonshuishoudens, zowel starters als senioren. Dit laatste veronderstelt wel dat de appartementen voldoen aan de voorwaarde van levensloopbestendigheid, met inbegrip van een lift.

Appartementen moeten voldoen de normen voor Integrale Woningkwaliteit (IWK).

Ondersteunende detailhandel
In het complex is ondersteunende detailhandel bij de hoofdfuncties mogelijk. Uitgangspunt is dat deze het cultuurhistorische beeld van het Museumkwartier ondersteunt en er geen concurrentie plaatsvindt ten opzichte van de Twijnstraat en het kernwinkelgebied.

Ondersteunende creatieve bedrijvigheid
Vanuit de filosofie dat het gebouw een functie kan gaan hebben als creatieve broedplaats en leeromgeving dient ook creatieve bedrijvigheid tot de mogelijkheden te horen. Hierbij kan gedacht worden aan vestiging van kunstenaars, muzikanten en theatermakers, maar ook aan bedrijven die zich bezig houden met multimediale toepassingen en/of dienstverlening.

4.3 Verkeer, parkeren en openbare ruimte

Verkeer
In het plangebied zijn alleen (on)bebouwd gronden opgenomen behorende bij de objecten van het complex Oudegracht 245. Dit plan heeft geen invloed op de bestaande verkeersstructuur en/of bereikbaarheid van de binnenstad.

Bij verschillende functies die worden mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan dient laden/ lossen de gepaste aandacht te krijgen. De mogelijkheden ten aanzien van laden en lossen op de Oudegracht zijn beperkt in verband met de beperkte ruimte en de aslastbeperking van de bruggen. Voor een weergave van de uitgangspunten van het verkeer en laden/ lossen voor de Binnenstad conform het vigerende verkeersbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.3.

Uitsluitend bestemmingsverkeer wordt in de binnenstad wenselijk geacht. De aanwezige wegen zijn, buiten de kaders van dit bestemmingsplan, in overeenstemming met de gewenste verkeers- of verblijfsfunctie bestemd.

Parkeren
Uitgangspunt zijn de parkeernormen van de gemeente Utrecht. In de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 zijn de kaders van het parkeernormenbeleid van de stad neergelegd.

Bij het toetsen van een concrete bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Bij de berekening van de parkeereis voor zowel auto- als fietsparkeren wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande (legale) situatie. Gezien de huidige functie Cultuur en ontspanning, dat een bijzonder hoge parkeernorm kent, zal door toedoen van dit bestemmingsplan geen sprake zijn van een toename van de parkeerbehoefte.

Openbare ruimte
De aansluitende onbebouwde ruimte op het ensemble van gebouwen moet onbebouwd blijven. Zowel aan de zijde van de Oudegracht als aan de zijde van de binnentuin en Kloosterhof is nieuwe bebouwing uitgesloten. Kenmerkend voor de Utrechtse binnenstad is echter ook de grote variatie aan sferen in de openbare ruimte. Ruimten met een hoge dynamiek en drukte worden door een

fijnmazig weefsel van stegen, en binnengebieden verbonden ruimten met lage dynamiek.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In een bestemmingsplan moet voor een aantal wettelijk verplichte aspecten aangetoond worden dat het plan uitvoerbaar is. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient inzichtelijk gemaakt te worden of er vanuit milieuhygiënisch oogpunt belemmeringen en/of beperkingen aanwezig zijn voor de beoogde ontwikkeling. In dit hoofdstuk worden de relevante milieuaspecten voor de herontwikkeling van het complex Oudegracht 245 beschreven.

De bijbehorende onderzoeksrapportages zijn als separate bijlagen bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd.

5.2 Milieu-effectrapportage

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.
In het Besluit m.e.r. staat omschreven welke activiteiten MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Echter op grond van een uitspraak van het Europese Hof (van 17/10/2009(C-255/08) dienen ook initiatieven die niet voldoen aan de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. kritisch bekeken te worden of deze milieueffecten kunnen hebben. Indien dit het geval is, dient hiervoor ook een MER of m.e.r-beoordeling te worden opgesteld.

Plansituatie
De herontwikkeling leidt niet tot nieuwe emissies. Het ruimtebeslag is vergelijkbaar met de bestaande situatie. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed zouden kunnen worden door de herontwikkeling. De herontwikkeling is getoetst op eventuele effecten op alle relevante milieueffecten (zie onderstaande paragrafen).

Conclusie
Met dit bestemmingsplan worden nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Er vinden met dit bestemmingsplan geen activiteiten plaats die de geldende drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. overschrijden. Tevens zijn er, zoals blijkt uit beschrijving van de in dit hoofdstuk weergegeven relevante milieukaders (zoals geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodem, archeologie, ecologie en water), geen andere factoren aanwezig die aanleiding geven tot het opstellen van een MER.

Ondanks dat in dit bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien, kan geconstateerd worden dat niet is gebleken van feiten en omstandigheden (waarbij onder meer rekening is gehouden met de criteria in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (richtlijn 2011/92/EU) die maken dat de uitvoering van dit plan kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen die het verrichten van vervolgmilieuonderzoek (eventueel in de vorm van een milieueffectrapportage) noodzakelijk maken.

5.3 Geluidhinder

Kader
Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
- reconstructie van wegen;
- gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld.

Plansituatie en conclusie
Dit bestemmingsplan maakt een multifunctionele herontwikkeling van het bestaande gebouwde complex Oudegracht 245 mogelijk. Deze mogelijkheid tot inpandige functiewijziging zal niet meer verkeer genereren dan mogelijk was op basis van de bestaande bestemming. Dit betekent dat het plan geen zelfstandige verkeersaantrekkende werking heeft ten opzichte van hetgeen in het vigerende bestemmingsplan is toegestaan, danwel de verkeersaantrekkende werking waarvan sprake was op basis van het voormalig feitelijk gebruik. Hieruit komt reeds naar voren dat geen sprake is van nadelige gevolgen op het gebied van geluid in relatie tot verkeer.

5.4 Externe veiligheid

In bestemmingsplannen wordt aandacht besteed aan de veiligheidsrisico's die inrichtingen kunnen veroorzaken. Naast de bedrijven kunnen ook het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor of water en door buisleidingen, risico's opleveren.

De normen en richtlijnen voor externe veiligheid komen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Hierin is voorgeschreven dat kwetsbare bestemmingen voldoende afstand moeten houden tot bedrijven en transportroutes en kunnen er beperkingen aan de bebouwingsdichtheid wenselijk zijn.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR); Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans op overlijden van een onbeschermd persoon die zich 24 uur nabij de ongevallocatie bevindt. De normhoogte voor PR bedraagt 10-6/jaar voor gevoelige bebouwing. Het groepsrisico (GR) geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte kan overlijden tengevolge van een calamiteit. Voor het GR is een zogeheten oriënterende waarde vastgesteld.

Voor transport bedraagt deze waarde 10-4/jaar bij 10 doden, 10-6/jaar bij 100 doden enzovoort. Het GR is een oriënterende waarde; van deze waarde kan onder voorwaarden worden afgeweken.

Plansituatie en conclusie
Er liggen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen binnen de invloedzone van een bedrijf (binnen of buiten het plangebied) dat onder de Bevi-regeling valt. In de nabijheid van de planlocatie is geen spoorlijn waterweg, buisleiding of rijksweg aanwezig die voor wat betreft de norm PR en GR invloed heeft op het plan. Vanuit externe veiligheid zijn geen belemmeringen voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

5.5 Luchtkwaliteit

Kader
Uit de 'Wet luchtkwaliteit' (hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer) volgt dat als de bijdrage van een voorgenomen ontwikkeling aan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' bijdraagt, de voorgenomen ontwikkeling zondermeer inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' (Besluit NIBM) en de Ministeriële Regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Vanaf 1 augustus 2009 is het begrip 'niet in betekenende mate' gedefinieerd als 3 % van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO2 en PM10. Dit komt neer op een bijdrage van 1,2 µg/m3 voor beide componenten.

Plansituatie en conclusie
Dit bestemmingsplan faciliteert een inpandige functiewijziging waardoor het aantal verkeersbewegingen niet zal toenemen. De herontwikkeling draagt niet (in betekende mate) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en voldoet het plan aan de Wet milieubeheer, Titel 5.2. Het uitvoeren van een uitgebreid luchtkwaliteitonderzoek is niet vereist.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

Kader
In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar er dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Vaak zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van omliggende bedrijven op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan van belang.

Plansituatie en conclusie
Het bestemmingsplan faciliteert een inpandige functiewijziging, waarbij geen sprake is van nieuwe bebouwing. Het uitvoeren van nader onderzoek in het kader van bedrijven en milieuzonering is niet aan de orde.

5.7 Bodemkwaliteit

Kader
Aan de basis van het gemeentelijk bodembeleid ligt bescherming van de kwaliteit van de bodem en het grondwater én het voorkomen van risico's voor de gezondheid van mens en dier. Het bodembeleid sluit hiervoor aan op onderstaande algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming.

Bodembescherming
Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt.

Bodemsanering
Gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er sprake is van humane of milieuhygiënische risico's, of risico's voor verspreiding van de verontreiniging via het grondwater. De sanering wordt functiegericht en kosteneffectief uitgevoerd. Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.

Bodembeheer
Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is om de locatie geschikt te maken. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met nabij gelegen grondwaterverontreinigingen.

Plansituatie en conclusie
In opdracht van de gemeente Utrecht is door Antea Group in mei en juni 2016 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in het plangebied.

Uit de resultaten van het onderzoek (veldwaarnemingen en analyseresultaten) blijkt dat in de bodem (grond en grondwater) over het algemeen licht verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen zijn gemeten. Plaatselijk bevat de sterk puin- en zwak kooltjeshoudende bovengrond sterk verhoogde gehalten aan lood en zink. Zowel zintuiglijk als analytisch is in de puinhoudende bovengrond geen asbest aangetoond.

De verontreinigingsgraad van de grond past in de omgeving. De gemeten gehaltes leiden niet tot zogenaamde “actuele risico’s”. Hiermee is de locatie geschikt voor het gebruik. De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Er moet verder eventueel wel rekening gehouden worden met proceduretijd voor vergunningen en meldingen in het kader van de Wet bodembescherming en met eventuele onderzoekskosten voor grondafvoer.

5.8 Flora en fauna

Kader
Het Groenstructuurplan Utrecht (vastgesteld door de raad in april 2007) heeft tot doel het verhogen van de kwaliteit van het stedelijk groen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad. In het Groenstructuurplan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze groenstructuren hebben zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. Het is op grond van dit Groenstructuurplan de bedoeling dat de kwaliteit van het groen in deze zones steeds verder ontwikkelt en verbetert. Veranderen van functie is alleen mogelijk na bestuurlijke afweging. Een afname van oppervlakte van de stedelijke groenstructuur dient te worden gecompenseerd.

In de Flora- en faunawet zijn verschillende verbodsbepalingen opgenomen om in het wild levende flora en fauna te beschermen. Het is verboden om dieren opzettelijk te verontrusten, te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren of te beschadigen. Ook is het verboden om beschermde planten te beschadigen of van hun groeiplaats te verwijderen. De Flora en Faunawet legt daarnaast een algemene zorgplicht op voor alle (wilde) dieren en planten en hun directe leefomgeving.

Ruimtelijke ontwikkelingen en uitvoering van projecten of (bestemmings-)plannen mogen niet in strijd zijn met de internationale richtlijnen of de Flora en fauna wet. Indien er een besluit wordt genomen op grond van de Wet ruimtelijke ordening waarbij de uitvoering van het besluit gevolgen kan hebben voor beschermde soorten, moet getoetst worden of beschermde soorten aanwezig (kunnen) zijn. Ook dient te worden bekeken wat de eventuele effecten van de activiteiten op de soorten zijn. De centrale vraag daarbij is of er een vrijstelling of een ontheffing nodig is op grond van de Flora en faunawet. Dit is afhankelijk van de beschermingsgraad van de aangetroffen soort.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan dient van tevoren duidelijk te zijn dat de Flora en faunawet niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan en dat eventuele ontheffing of vrijstelling zal worden verleend.

Plansituatie en conclusie
De herontwikkelingsmogelijkheden die worden mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan betreft een inpandige functiewijziging die geen invloed heeft op de bebouwde situatie. Ook ter plaatse van de onbebouwde binnentuin aan de westzijde van het plangebied worden geen bouwmogelijkheden toegevoegd. Hierdoor is in beginsel sprake van beperkte invloed op het gebied van flora- en fauna.

Ten behoeve van de beoogde herontwikkeling van het complex Oudegracht 245 is een Quick Scan in het kader van de Flora-en faunawet uitgevoerd (zie bijlage Ecocheck Oudegracht 245). Om nader inzicht te krijgen in het voorkomen van beschermde soorten en natuurwaarden in het (recente) verleden is de Ecologische Atlas (NDFF) van de Gemeente Utrecht geraadpleegd en is het Tivolicomplex bezocht op 9 en 29 juni 2016.

Op basis van de veldbezoeken is gebleken dat in het Tivolicomplex geen sporen van vleermuizen zijn aangetroffen, maar is wel een tjilpende huismus waargenomen op het dak van het Roghmuscaethuis (zie afbeelding 3.2). Op een schoorsteen is de gele helmbloem aangetroffen. Uit stadsbreed onderzoek naar de belangrijke verblijfplaatsen van vleermuizen en nesten van huismus en gierzwaluw is het Tivolicomplex aan de Oudegracht 245 niet genoemd. Het kan echter niet worden uitgesloten dat enkele vleermuizen een beperkte tijd gebruik maken van zolders die van buiten toegankelijk zijn.

De sloop van de Binnenplaats is vanuit de Flora- en faunawet geen probleem. Het kan niet worden uitgesloten dat inpandige herontwikkeling die betrekking heeft op de daken effect heeft op beschermde soorten (vleermuizen, huismus en wellicht nog andere gebouwbewonende soorten). Als duidelijk is waar welke maatregelen nodig zijn is een aanvullend onderzoek naar het mogelijke voorkomen van beschermde soorten op die delen van het complex nodig.

Indien negatieve effecten niet met zekerheid kunnen worden uitgesloten dient een ontheffing van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd op basis van een mitigatieplan. Het verkrijgen van een ontheffing voor de beoogde ontwikkelingen is reëel. Kortom, op basis van het onderzoek bestaat geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.9 Water

Door een ruimtelijk plan kunnen de belangen en het functioneren van het watersysteem en de waterketen onder druk komen te staan. Het doel van de 'Watertoets' is het waarborgen van watergerelateerd beleid en beheer door deze ruimtelijke ontwikkelingen expliciet en op evenwichtige wijze te toetsen aan de relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten.

Ruimtelijke plannen moeten wettelijk voorzien zijn van een 'Waterparagraaf', een ruimtelijke onderbouwing van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van een plan vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en het wateradvies van de waterbeheerder opgenomen.

Door afstemming met de waterbeheerder(s) wordt voorkomen dat door een ruimtelijke ontwikkeling de kansen voor de waterhuishouding niet worden benut en de bedreigingen niet worden herkend. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem vroegtijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

De waterparagraaf is, ter verantwoording en afsluiting van de watertoets, opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245.

Beleidskader

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
- Gemeentelijk beleid: Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2014 [1];
- Waterschapsbeleid: Waterbeheerplan 2010-2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur.

[1] De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast.
Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) 2011-2014. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 18 april 2013, www.utrecht.nl). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

Waterwet

Watervergunning - waterkwaliteit

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, is het niet toegestaan om uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) zonder KOMO-keurmerk toe te passen voor (vervanging) dak, dakgoot en regenpijp indien het hemelwater vanaf deze oppervlakken direct afvoert naar het oppervlaktewater.

Conclusie

Bij de Herontwikkeling van het complex aan de Oudegracht 245 is sprake van een inpandige functiewijziging. Het verhard oppervlak kan/ zal als gevolg van de herontwikkeling niet toenemen. Hierdoor zal geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaan. Bovendien is er geen oppervlaktewater, een waterkering of een persleiding van het waterschap aanwezig in het plangebied.

Een waterparagraaf is voor het uitvoeren van een inpandige functiewijziging niet verplicht. Wel wordt opgemerkt dat de herontwikkeling gunstige invloed kan hebben op de waterhuishoudkundige

situatie wanneer een deel van de Kloosterhof wordt vergroend.

5.10 Archeologie

Wettelijk kader
In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Het Verdrag van Malta heeft in Nederland geresulteerd in een ingrijpende herziening van de Monumentenwet uit 1988, die op 1 september 2007 met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht is geworden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In de nieuwe wetgeving is de bescherming van het archeologische erfgoed, de inpassing hiervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van het archeologische onderzoek geregeld. Op grond van artikel 38a van de Monumentenwet 1988 moet een bestemmingsplan rekening houden met de archeologische resten in de grond. Om te kunnen bepalen op welke wijze de bestemmingsregeling rekening moet houden met de archeologie (artikel 38a Monumentenwet 1988) moet onderzoek, veelal bureauonderzoek, worden gepleegd. De resultaten daarvan worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan bij moet dragen aan de bescherming van de archeologie.

Verordening en bestemmingsplan
De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart
De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Monumentenwet 1988 beschermd. Aantasting van de beschermde archeologische monumenten is niet toegestaan. Eventueel dubbel ruimtegebruik is mogelijk, mits de gekozen bestemming zich duurzaam verhoudt met de in het terrein aanwezige archeologische waarden. Voor dubbel ruimtegebruik is een vergunning krachtens de Monumentenwet vereist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Voor deze gebieden geldt de gemeentelijke Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.
Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

Archeologie in het plangebied en conclusie
Het plangebied bestemmingsplan herontwikkeling Oudegracht 245 bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met hoge archeologische verwachtingswaarde (rood).

Indien bij uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische zaken worden aangetroffen, dient conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) melding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de afdeling Stedenbouw en Monumenten te worden gedaan.

5.11 Kabels en leidingen
Er bevinden zich geen planologisch relevante kabels- en leidingen die bescherming behoeven in het plangebied.

5.12 Gezondheid
De tuin aan de Zwaansteeg behoort tot één van de stille plekken van de stad Utrecht. Deze stille plekken wil Utrecht graag behouden mensen hier kunnen genieten van de stilte in de stad en er kunnen ontspannen. De kinderopvangcentra die er nu zitten, zijn tijdens inspectie akkoord bevonden op ruimtelijke eisen zoals gesteld in de Wet kinderopvang en kwaliteitseisen peuterspeelzalen. In een nieuwe situatie wordt dat opnieuw getoetst. De functie kinderopvang neemt conform het huidig gebruik (maar mogelijk ook in de toekomst) een deel van de tuin in beslag en verbreekt tijdens openingstijden wanneer kinderen buitenspelen de stilte in de tuin. De kinderen kunnen hier echter goed buitenspelen op een geschikte en veilige locatie in een binnenstedelijke omgeving waar dergelijke voorzieningen ook noodzakelijk zijn. Buiten openingstijden is de tuin dan weer een stille plek. Het is dan ook goed, omwille van de rust in dit gebied, dat een terrasfunctie niet is toegestaan in de tuin.

Wanneer het complex een (semi-)openbare functie krijgt, draagt dit bij aan ontmoeting tussen buurtbewoners. Het feit dat de locatie goed bereikbaar is voor voetgangers en fietsers en minder goed voor auto's, stimuleert bewegen en beperkt de milieubelasting.

5.13 Duurzaamheid

Uitgangspunt van de gemeente Utrecht is te streven naar duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Onder duurzame ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien. Dit houdt in dat het streven is naar een evenwicht tussen de 3 P's. People (sociale component), Planet (ecologie en milieu) en Profit (economie). Voor gebruikers levert duurzaamheid een hoog kwalitatieve leefomgeving door verhoging comfort, veiligheid en gezondheid. Het levert tevens kostenbesparing op én het is goed voor het milieu.

Het bestemmingsplan schenkt aandacht aan de sociale en economische component, aan flora en fauna, water, milieuthema's lucht, geluid, externe veiligheid en bodem. Duurzaam bouwen completeert dit door zich te richten op ontbrekende thema's (in het bijzonder ruimtegebruik, grondstoffengebruik, gezondheid) en het integrale resultaat, zowel hier en nu als daar en later.

Gemeente Utrecht heeft in haar milieubeleidsplan en de daaraan gelieerde beleidsplannen en afspraken als Milleniumdoelen, Duurzaam inkopen, Utrechtse Energie 'Utrecht CO2-neutraal in 2030' Waterplan, FSC Convenant, voor de het gemeentelijk Vastgoed en met bouwende partijen ambities vastgesteld voor duurzaam bouwen, energie, materiaalgebruik, etcetera.

Ontwikkel- en herstructureringslocaties bieden kansen om een bijdrage te leveren aan de realisatie van deze ambitie. De inzet van maatregelen om de CO2-uitstoot vergaand te verminderen gaat in de volgorde: energiebehoefte verminderen, inzet van duurzame bronnen en, tenslotte, een zo efficiënt mogelijke omzetting van primaire energie in warmte en kracht. Die klimaatambities betekenen een fors lagere energieprestatie. Elk bouwinitiatief moet een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente.

In het kader van het onderzoeken van de duurzaamheidsmogelijkheden bij Monumenten heeft het Nationaal Renovatie Platform een themagroep (DuMo) die zich bezighoudt met verduurzaming van karakteristieke bebouwing haar diensten aangeboden.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening bepaald dat de gemeenteraad bij vaststelling van het bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt, tenzij kostenverhaal anderszins is verzekerd of er geen sprake is van kostenverhaal.

Voor de herontwikkeling van het complex Oudegracht 245 zal na vaststelling een tender worden doorlopen waarna het complex zal worden verkocht. Het ligt in de lijn der verwachting dat op de herontwikkeling van het complex een positief rendement gehaald kan worden. Van aanleg en inrichting van het openbaar gebied is geen sprake. De economische uitvoerbaarheid van het plan zal gewaarborgd worden via een anterieure overeenkomst.

Aangezien het alleen een inpandige functiewijziging betreft, waarbij de meest belastende functie voor de omgeving reeds in het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd kon worden, zal geen sprake zijn van een tegemoetkoming in de planschade.

Gezien vorenstaande is het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Nu er geen rijks- of provinciale belangen aan de orde zijn is het bestemmingsplan in principe louter ter kennisgeving aan de provincie toegezonden.

6.2.2 Participatie

Op 4 maart 2015 vond in de grote zaal van het complex aan de Oudegracht 245 een stadsgesprek plaats over de toekomst van de gebouwen. Voorafgaand aan het stadsgesprek konden de circa 120 deelnemers onder leiding van leden van de Vereniging Oud Utrecht een rondleiding krijgen door de gebouwen. De deelnemers kregen zo een indruk van de complexiteit van de wijze waarop de gebouwen met elkaar verbonden zijn. Onder de aanwezigen waren omwonenden, plannenmakers, huidige gebruikers, creatieve denkers, maatschappelijke organisaties, deelnemers met de achtergrond cultuur, onderwijs, horeca, toerisme, etc..

De gemeente heeft de uitkomsten van het stadsgesprek verwerkt. Hieruit is een voorstel gekomen om het bestemmingsplan inhoudelijk te wijzigen. Het college heeft op 15 oktober 2015 het startdocument vastgesteld. Dit was het vertrekpunt voor de bestemmingsplanherziening.

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan herontwikkeling Oudegracht 245 kenmerkt zich door de functionele flexibiliteit die het bestemmingsplan biedt. In dit plan is gekozen voor een bestemmingsregeling die voldoende flexibiliteit biedt voor het uitwisselen van functies binnen de diverse gebouwdelen. Aangezien de bouwvlakken en bouwhoogtes zijn vastgelegd conform bestaande maatvoeringen is geborgd dat het bestemmingsplan voldoende rechtszekerheid biedt en aansluit op de onderliggende beleidsmatige uitgangspunten.

Onderstaand zal per bestemming worden toegelicht op welke wijze de regeling is vormgegeven en uitgewerkt.

7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels, bijvoorbeeld bij wonen een aan huis verbonden beroep of bedrijf;
- afwijken van de gebruiksregels.

7.4 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Artikel 1 Begrippen
In dit artikel worden de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen nader uitgewerkt ten behoeve van een eenduidige planuitleg. Voor zover gebruikte begrippen niet zijn genoemd in artikel 1 wordt aangesloten op het normale taalgebruik.

Artikel 2 Wijze van meten
In dit artikel wordt toegelicht hoe de in het bestemmingsplan opgenomen maatvoeringen worden uitgemeten.

Artikel 3 Gemengd
Op het bouwvlak is een gemengde bestemming opgenomen ten behoeve van de herontwikkeling van het gehele complex tot multifunctionele voorziening. Conform de regeling is het mogelijk de verschillende functies als culturele voorziening, hotel, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, wonen, lichte vormen van horeca en ondersteunende detailhandel en creatieve bedrijvigheid door het complex heen flexibel in te zetten.

Het is van belang dat de laatst genoemde functies ondersteunend zijn aan de hoofdfunctie. Het is omwille van de borging van de toegankelijkheid niet de bedoeling dat het complex een bedrijfsverzamelgebouw op het gebied van multimedia wordt. Daarnaast is detailhandels als hoofdfunctie op deze locatie ongewenst, maar heeft wel toegevoegde waarde als ondergeschikte functie.

Omwille van de flexibiliteit van het bestemmingsplan is er voor gekozen geen maximale oppervlakte per functie op te nemen zodat door de jaren heen het functionele aanbod in het complex kan meebewegen met de vraag naar bepaalde functies. Door het vastleggen van de huidige bebouwingsmogelijkheden in bouwvlakken en maximale goot- en bouwhoogtes op de verbeelding kan geen bebouwing worden toegevoegd. Op deze wijze is de flexibiliteit voor invulling van de verschillende functies binnen de bestemming Gemengd optimaal, maar is daarnaast ook de rechtszekerheid geborgd.

De Binnenplaats (figuur 3.5) is ter versterking van de rangschikking van de massa en uit het oogpunt van de beleving van de cultuurhistorische waarde gelegen buiten het bouwvlak. Omwille van het belang dat de openheid van de ruimte geborgd blijft op dusdanige wijze dat sprake zal zijn van het in ere herstellen van de binnenplaats zijn hier in beginsel géén bouwmogelijkheden opgenomen.

Afwijking van de bouwregels
Om toch de mogelijkheid open te houden om onder strikte voorwaarden medewerking te kunnen verlenen aan bouwinitiatieven is ter plaatse van de Binnenplaats een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid opgenomen ter plaatse van de functionele aanduiding 'cultuurhistorische waarde'. Hierin is opgenomen dat Burgemeester en wethouders bevoegd zijn om bebouwing en/of afdekking toe te staan mits *'de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende ruimtelijke structuur, stedenbouwkundige kwaliteit en cultuurhistorische waarde niet onevenredig wordt aangetast'*. Op deze wijze houdt het college regie maar kan het, zonder onnodige zware procedurele lasten, wel meewerken aan wenselijke initiatieven.

Nadere eisen
Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Mits noodzakelijk kunnen ten aanzien van de toekomstige inrichting van het complex nog nadere eisen opgenomen worden ten behoeve van behoud/ handhaving van:

a. het behoud van cultuurhistorische waarden;
b. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
c. de verkeersveiligheid;
d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
e. de handhaving van de oorspronkelijke parcellering;
f. de situering van het laden en lossen op het perceel.

Borging multifunctionaliteit
Binnen de bestemming is multifunctionaliteit een voorwaarde. De regel is opgenomen om te borgen dat te alle tijden minimaal twee van de hoofdfuncties regel 3.1 onder a. tot en met e. in gebruik zijn in het complex, al dan niet aangevuld met de overige functies.

Artikel 4 Tuin
De bestaande tuin aan de westzijde van het plangebied is opgenomen in de bestemming Tuin. Aan alle in hoofdzaak onbebouwde terreinen is in de binnenstad van Utrecht de bestemming Tuin toegekend. De onbebouwde (binnen)terreinen vormen één van de kwaliteiten van het beschermd stadsgezicht.

Het is omwille van het borgen van een bepaalde mate van rust op het binnenterrein niet mogelijk de gronden bestemd als Tuin te gebruiken voor terrassen behorend bij horeca, hotel en/of ondersteunende detailhandel.

Artikel 5 Waarde - Archeologie
De dubbelbestemming Waarde - Archeologie is opgenomen ter veiligstelling en bescherming van de archeologische waarde en verwachtingen. Door de daarin opgenomen specifieke gebruiksbepaling waarin wordt verwezen naar de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg is een handelen in strijd met het bestemmingsplan een strafbaar feit.

Artikel 6 Waarde - Beschermd stadsgezicht
Een belangrijk doel van het bestemmingsplan is het regelen van het beschermd stadsgezicht. Dit is terug te vinden op verschillende plaatsen in de regels. Ten eerste zijn de 'gewone' stedenbouwkundige bouwregels opgenomen binnen de bestemming Gemengd middels bouwvlakken, hoogte-aanduidingen, etc.. Via deze bouwregels wordt geregeld welke bouwmassa ter plaatse is toegestaan.

Sommige binnenterreinen zijn voorzien van eeuwenoude muren- en andere bouwwerken. Hiervoor geldt dat deze niet zomaar gesloopt mogen worden en dat hiervoor een Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is vereist.

In aanvulling op deze bouwregels zijn specifieke regels opgenomen in deze dubbelbestemming Beschermd stadsgezicht. In de dubbelbestemming is aanvullend de situering van de hoofdbebouwing geregeld, zoals bouwen in de voorgevelrooilijn.

Artikel 7 Algemene afwijkingsregels
Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages.

Artikel 8 Algemene bouwregels
Het gaat hierbij om de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Het tweede lid neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren. Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.". Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen. Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

In lid 3 is het in 2015 vastgestelde beleid over omzetting en woningvorming vertaald in een regeling. In paragraaf 2.2 is de beleidsmatige achtergrond kort toegelicht. De regels in dit lid zien, met toepassing van 3.1.2 lid 3 Besluit ruimtelijke ordening, op het in stand houden van een goed woon- en leefklimaat.

Lid 3 onder a verbiedt woningvorming en omzetting.
Met woningvorming wordt bedoeld: een woning door bouwkundige splitsing zodanig opdelen dat nieuwe woningen ontstaan die afzonderlijk verhuurd kunnen worden of waarop een appartementsrecht gevestigd kan worden. De definitie van woningvorming wijkt enigszins af van de definitie die in het huisvestingsbeleid wordt gehanteerd. In dat beleid wordt namelijk een onderscheid gemaakt in woningvorming door het creëren van verhuurbare wooneenheden en in kadastrale splitsing. Ruimtelijk gezien is dat onderscheid niet relevant en wordt alleen het resultaat, namelijk: meer woningen, in ogenschouw genomen.
Met omzetting wordt bedoeld het veranderen van een (zelfstandige) woning in een woning waar onzelfstandige bewoning (bijvoorbeeld kamerverhuur of etagegewijze verhuur) plaatsvindt.
Het verbod onder a kan met een omgevingsvergunning voor het afwijken als bedoeld onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1o, van de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) toegestaan worden. Een dergelijke vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels
De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Het vormen en omzetten van woningen is soms ook mogelijk zonder dat er een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is. Daarom is het verbod van artikel 8 lid 3 hier als gebruiksverbod opgenomen. De werking van dit artikel is verder overeenkomstig het voorgaande artikel.

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

overgangs- en slotbepalingen van hoofdstuk 4 bevatten de onderstaande 3 bepalingen.

Artikel 12 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels. voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van

handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 13 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

7.5 Lijst van bedrijfsactiviteiten

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.

7.6 Lijst van Horeca-activiteiten

Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse standaardlijst voor horeca-inrichtingen.

Een horecabedrijf heeft door het komen en gaan van bezoekers invloed op de beleving van zijn omgeving. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan het nodig zijn de omgeving te beschermen tegen geluids- en verkeersoverlast als gevolg van horecabedrijven. In hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 is een lijst opgenomen, waarin horeca-activiteiten aan de hand van ruimtelijk relevante criteria zoals de omvang, de ruimtelijke uitstraling en de parkeerdruk naar zwaarte in categorieën zijn ingedeeld. Met 'zwaarte' wordt het normaal te verwachten effect op het woon- en leefklimaat van de omgeving bedoeld. Bij de zwaarste categorie, discotheek, is het effect het grootst door de grote aantallen bezoekers en de harde muziek en bij de lichtste categorie is het effect het kleinst, vanwege het kleinschalige karakter en omdat deze vorm van horeca alleen open is, als de winkels open mogen zijn.

In de regels van het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Lijst van horeca-activiteiten, die inhoudelijk gelijk is aan de lijst in hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012. Bij het opstellen van de lijst is uitgegaan van de volgende begripsomschrijving van een horecabedrijf:

een horecabedrijf is een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt of
- bedrijfsmatig een zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd en
- en voor zover het geen een coffeeshop is of een gelegenheid die zich vooral richt op het bieden van de mogelijkheid tot roken, zoals een shisha lounge.

De activiteit 'hotel' valt niet onder deze definitie en een coffeeshop of een shishabar ook niet. Deze activiteiten zijn dus niet in de lijst opgenomen en zijn op grond van de regels van dit bestemmingsplan niet toegestaan.

Lijst van horeca-activiteiten, bijlage bij de regels

De lijst bevat de volgende categorieën, van 'zwaar' naar 'licht':

categorie A1	discotheek, bar-dancing
categorie A2	zaalverhuur
categorie B	café, bar, brasserie
categorie C	cafetaria, snackbar, grill-room, fastfood-restaurant, automatiek, snelbuffet
categorie D1	restaurant, bistro, crêperie
categorie D2	lunchroom, ijssalon, koffiebar, koffie/theehuis

Onderscheid tussen de categorieën A1 en B
Bij de activiteit A1, disco, ligt het accent op het gelegenheid geven tot dansen op muziek, als wezenlijk onderdeel van de inrichting. In een café is het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse de belangrijkste activiteit.

Onderscheid tussen de categorieën C en D
Een cafetaria of snackbar is een laagdrempelige inrichting met veel in- en uitgaande bewegingen, die veelal laat open is. Bij deze categorie ligt het accent op het snel verstrekken van etenswaren en dranken voor consumptie ter plaatse. Bij dit soort gelegenheden nemen bezoekers de gekochte waren ook vaak mee, in plaats van ze ter plaatse te nuttigen. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door geluidsoverlast van bezoekers die komen en gaan, de buiten de inrichting eten en door stankoverlast
In restaurants of lunchrooms worden de maaltijden rustig in het pand gegeten. De lichtere variant, categorie D2, richt zich op het winkelende publiek.

7.7 Handhaving
Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden
Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk dan wel gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Bodemonderzoek Herontwikkeling Oudegracht 245

Rapport

Verkennend bodemonderzoek Oudegracht 245 te Utrecht

projectnummer 409884
definitief revisie 01
15 juni 2016

Understanding today.
Improving tomorrow.

Rapport

Verkennend bodemonderzoek Oudegracht 245 te Utrecht

projectnummer 409884
definitief revisie 01
15 juni 2016

Opdrachtgever

Gemeente Utrecht - Afdeling Mobiliteit en Milieu - Realisatie Milieu
Postbus 8406
3503 RK UTRECHT

datum vrijgave	beschrijving revisie 01	goedkeuring	vrijgave
15 juni 2016	definitief	M.S. Smink Bsc.	ir. H.E. Oosterbaan

Inhoudsopgave

		Blz.
1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding en situatie	1
1.2	Vooronderzoek	2
1.3	Doel	3
1.4	Onderzoeksstrategie en kwaliteit	3
2	**Veldwerk**	**4**
2.1	Verrichte veldwerkzaamheden	4
2.2	Resultaten veldwerk	4
3	**Laboratoriumonderzoek**	**6**
3.1	Uitgevoerd laboratoriumonderzoek	6
3.2	Toetsingskader	6
3.3	Analyseresultaten grond	7
3.4	Analyseresultaten asbestonderzoek	8
3.5	Analyseresultaten grondwater	8
4	**Conclusies**	**9**

Bijlagen

1. Profielbeschrijvingen en veldwaarnemingen
2. Analyseresultaten grondmonsters met overschrijding normwaarden
3. Analyseresultaten grondwatermonsters met overschrijding normwaarden
4. Normwaarden grond en grondwater
5. Toelichting op normwaarden grond en grondwater
6. Analysecertificaten
7. Toelichting toetsingskader asbest
8. Kwaliteitsaspecten bodemonderzoek
9. Verantwoording onderzoek BRL 2000
10. Kopieën relevante gegevens vooronderzoek

Tekening

409884-S1 Situatie met boringen en peilbuizen

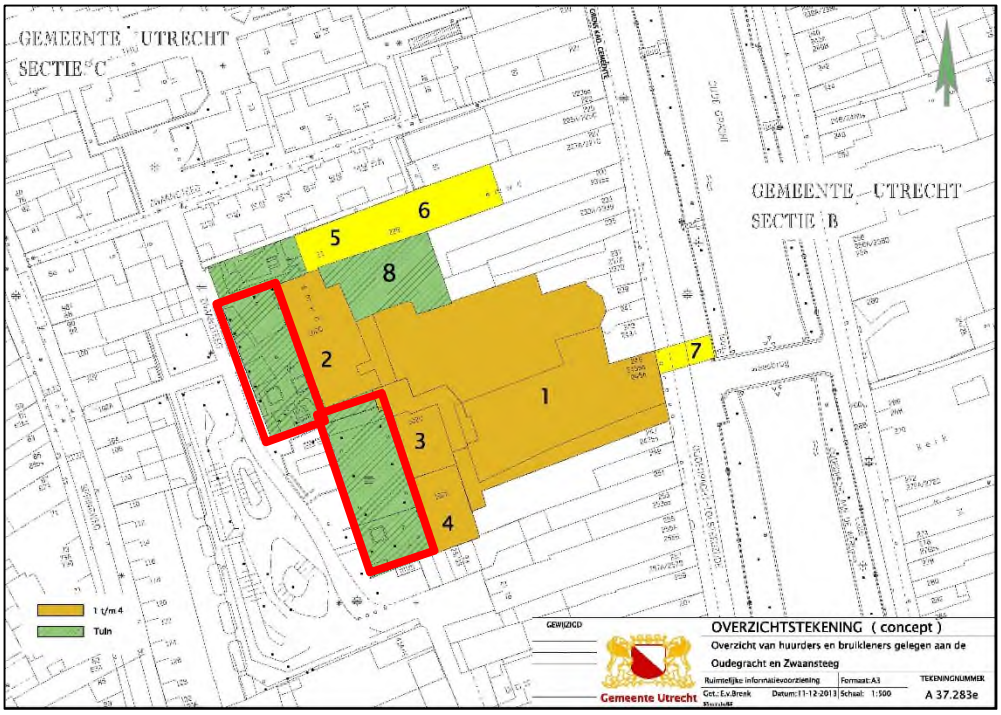
1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Utrecht is door Antea Group in mei en juni 2016 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de Oudegracht 245 in Utrecht.

1.1 Aanleiding en situatie

Aanleiding tot het uitvoeren van het bodemonderzoek is de voorgenomen uitgifte van de grond. In dit kader dient de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem bepaald te worden.

De onderzoekslocatie ligt aan de Oudegracht 245 te Utrecht, staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie C, nummer 9342 (ged.) en heeft een totale oppervlakte van circa 2.750 m². Het uit te geven perceel betreft de gebouwen 1 t/m 4 (met oranje aangegeven in figuur 1.1.) en de tuin ten westen hiervan (met rood aangegeven in figuur 1.1). Omdat de bebouwing voor een groot deel is onderkelderd en geheel verhard met steen of beton, is op aangeven van de opdrachtgever onder de gebouwen geen onderzoek verricht. De onderzoekslocatie betreft de tuin/speelplaats behorend bij en ten westen van de bebouwing aan de Oudegracht 245. De locatie is gedeeltelijk verhard en heeft een oppervlakte van circa 800 m². Voor zover bekend blijft de terreinindeling in de nabije toekomst ongewijzigd.



Figuur 1.1: Ligging onderzoekslocatie met rood aangegeven (bron: kaart gemeente Utrecht)

1.2 Vooronderzoek

Voorafgaand aan het uitvoeren van het bodemonderzoek is conform de NEN 5725 (NNI, januari 2009) een vooronderzoek uitgevoerd omtrent de aan-/afwezigheid, de aard en de ruimtelijke verdeling van eventuele verontreinigingen. In dit kader is informatie uit de tank-, bodem- en milieudossiers opgevraagd en ingezien bij de gemeente Utrecht. In bijlage 10 zijn kopieën van de meest relevante gegevens van het vooronderzoek opgenomen.

Uit deze informatie blijkt dat op het kadastrale perceel in het verleden diverse mogelijk bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden, waaronder een kaarsenmakerij, een zeepziederij, een galvaniseerinrichting met koper-, nikkel-, chroom- en ontvettingsbaden, een vulkaniseerinrichting met een ondergrondse benzinetank, een smederij, een verenfabriek, een drukkerij en vanaf 1941 een lood-, zink- en houtbewerkingsbedrijf. Op de Springweg 134, ten zuidwesten van de onderzoekslocatie, was een chemische wasserij gevestigd.

Uit de gegevens van het bouw- en Hinderwetarchief blijkt echter niet dat er bodembedreigende activiteiten op de huidige onderzoekslocatie hebben plaatsgevonden.

De oorspronkelijke gebouwen aan de Oudegracht waren in gebruik als klooster en daarna als weeshuis met kerk. Uit een bouwtekening uit 1925 blijkt dat toen op het perceel onder andere een nieuwe theaterzaal gebouwd is voor het vakbondshuis van de Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel ook wel bekend als het 'NV-huis'. In het begin van de jaren '80 van de vorige eeuw is het terrein in gebruik genomen als 'multifunctioneel popcentrum' (Tivoli). Sinds 2014 is de locatie niet meer in gebruik als poppodium.

Verder blijkt uit het bodemarchief dat de onderzoekslocatie deel uitmaakt of in de directe nabijheid ligt van diverse grotere gebieden ('bodemlocaties' in het omgevingsrapport) die in het verleden reeds zijn onderzocht. Uit deze onderzoeken blijkt dat in de bodem plaatselijk sterke verontreinigingen met voornamelijk zware metalen zijn aangetoond. De locatie ligt binnen de locatie 'Vrouwjuttenstraat VOCl verontreiniging' en het 'Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer'.

Op basis van de onderzoeken die in de directe omgeving zijn uitgevoerd, worden verontreinigingen met zware metalen en/of PAK in de grond verwacht en worden geen verhoogde gehalten aan VOCl in het grondwater verwacht ondanks dat de locatie binnen het geval 'Vrouwjuttenstraat VOCl verontreiniging' en het 'Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer' ligt.

In onderstaande tabel zijn de locatiegegevens opgenomen.

Tabel 1.1: Locatiegegevens

Adres	Oudegracht 245 te Utrecht
Kadastrale gegevens	Utrecht, sectie C, nummer 9342 (ged.)
Oppervlakte	2.750 m², waarvan 800 m² tuin/speelplaats
Gebruik	Maatschappelijke-culturele bestemming, tuin/speelplein
Kavelsloten	n.v.t.
Dempingen	n.v.t.
Tanks	n.v.t.
Erfverharding	Gedeeltelijk tegels, gedeeltelijk onverhard

1.3 Doel

Doel van het onderzoek is het vaststellen van de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse.

1.4 Onderzoeksstrategie en kwaliteit

Voor de opzet van het bodemonderzoek zijn de richtlijnen uit de NEN 5740 (NNI, januari 2009) gevolgd, waarbij de onderzoeksstrategie voor een verdachte locatie met een heterogene verspreiding (VED-HE) is aangehouden.

In verband met het aantreffen van bijmengingen met baksteen en puin is in combinatie met het verkennend bodemonderzoek een verkennend asbestonderzoek uitgevoerd met de NEN 5707 (NNI, 2015) als leidraad. Hierbij is uitgegaan van een verdachte locatie.

Met betrekking tot de kwaliteitsaspecten, toegepaste methoden en betrouwbaarheid/garanties van het onderzoek wordt verwezen naar bijlage 8.

In dit rapport wordt verslag gedaan van de uitgevoerde werkzaamheden en worden de resultaten van het onderzoek beschreven.

2 Veldwerk

2.1 Verrichte veldwerkzaamheden

De veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd op 24 en 31 mei 2016 door de heer M. van Bergen van Antea Group. De veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd volgens de protocollen 2001, 2002 en 2018 en eventuele aanvullende NEN-/NPR-normen conform de BRL SIKB 2000 (Beoordelingsrichtlijn voor het SIKB-procescertificaat voor veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek). Antea Group is volgens dit SIKB-procescertificaat gecertificeerd (zie verder bijlagen 8 en 9).

In totaal zijn 15 boringen verricht tot 0,5 à 5,0 m -mv. (meter beneden maaiveld) waarvan de boringen 5 en 6 zijn afgewerkt tot peilbuis (filterstelling 4,0-5,0 m –mv.). In verband met het verkennend asbestonderzoek is de eerste halve meter van de boringen 1 t/m 6 en 8 t/m 12 voorgegraven (minimale afmetingen van de proefgaten is 0,3 x 0,3 m).

Omdat het maaiveld van de onderzoekslocatie nagenoeg geheel verhard is, was het in afwijking van de BRL 2000, protocol 2018 niet mogelijk een maaiveldinspectie uit te voeren. Het uitvoeren van een maaiveldinspectie wordt gebruikt om te beoordelen of er binnen de onderzoekslocatie gedeelten aanwezig zijn die als meer of minder verdacht ten aanzien van de aanwezigheid van asbest kunnen worden aangemerkt. In het geval geen inspectie mogelijk is, wordt de gehele locatie als asbestverdacht aangemerkt. Omdat de aan- of afwezigheid van asbest op het maaiveld geen directe invloed heeft op de concentraties van asbest in de bodem, wordt het niet uitvoeren van een maaiveldinspectie als niet-kritisch aangemerkt. Tevens is in afwijking op het protocol 2018 het puinpercentage geschat in plaats van gewogen. Gezien de hoeveelheid aan puinbijmengingen (ruim beneden de overgangsgrens naar de NEN 5897) en het feit dat het vrijkomende materiaal voldoende geïnspecteerd kon worden, wordt niet verwacht dat het bepalen van het puinpercentage door een weegproef zou hebben geleid tot een andere onderzoeksstrategie. De afwijking wordt derhalve als niet-kritisch beschouwd.

De opgeboorde/opgegraven grond is beoordeeld op het voorkomen van verontreinigingen, beschreven en bemonsterd. Het opgegraven materiaal is uitgespreid, geharkt/gezeefd en visueel geïnspecteerd op het voorkomen van asbestverdachte materialen. Van de verdachte bodemlagen zijn representatieve (meng)monsters samengesteld van de fractie < 16 mm (zeven/harken). Na inspectie en monsterneming zijn de gaten gedicht met het uitgegraven materiaal.

De peilbuizen zijn direct na plaatsing goed afgepompt en een week later, na nogmaals goed afpompen, bemonsterd voor laboratoriumonderzoek. In het veld is voorafgaand aan de monstername de grondwaterstand opgenomen en zijn de zuurgraad (pH), de elektrische geleidbaarheid (EC) en de troebelheid (NTU) van het grondwater gemeten.

De situering van de boringen en de peilbuizen is aangegeven op tekening 409884-S1.

2.2 Resultaten veldwerk

De profielbeschrijvingen van de verrichte boringen met de bijbehorende veldwaarnemingen zijn opgenomen in bijlage 1.

De bodem bestaat over het algemeen vanaf het maaiveld of de verharding tot 0,5 à 2,6 m –mv. uit zand met daaronder klei en zand tot de maximale boordiepte van circa 5,0 m –mv.

In de opgeboorde grond zijn vanaf het maaiveld à 1,0 m –mv. tot 2,6 à 3,5 m –mv. matige tot sterke bijmengingen met puin en/of zwakke bijmengingen met kooltjes aangetroffen. Verder zijn in de opgeboorde grond geen waarnemingen gedaan die duiden op de aanwezigheid van een verontreiniging. Er zijn geen asbestverdachte plaatmaterialen aangetroffen.

De grondwatergegevens zijn weergegeven in tabel 2.1. Opgemerkt wordt dat de grondwaterstand in peilbuis 6 tijdens bemonstering lager stond dan tijdens het plaatsen van de peilbuizen waardoor de bovenkant van het filter in afwijking op de BRL SIKB 2000, VKB protocol 2001 minder dan 0,5 m beneden de actuele grondwaterspiegel is afgewerkt. Omdat het filter niet snijdend staat aan het grondwater en het filter niet is belucht tijdens de bemonstering, wordt niet verwacht dat deze afwijking van significante invloed is op de resultaten van het onderzoek. De overige waarden geven geen aanleiding tot opmerkingen.

Tabel 2.1: Veldgegevens grondwater

Peilbuis	Filterstelling (m –mv.)	Grondwaterstand (m –mv.)	Zuurgraad (pH)	EC (µS/cm)	Troebelheid (NTU)
5	4,00 - 5,00	3,40	7,2	560	7,68
6	4,00 - 5,00	4,00	7,1	740	9,85

3 Laboratoriumonderzoek

Het laboratoriumonderzoek is verricht door de door de Raad voor Accreditatie erkende laboratoria van Eurofins Analytico te Barneveld en RPS Analyse te Breda. Deze accreditatie betekent dat bij de analyses consequent de juiste en vastgelegde procedures worden gehanteerd zodat de analyseresultaten een hoge betrouwbaarheid hebben. De grond- en grondwatermonsters zijn (voor)behandeld conform het accreditatieschema (AS)3000.

3.1 Uitgevoerd laboratoriumonderzoek

Het uitgevoerde laboratoriumonderzoek is weergegeven in tabel 3.1. De samenstelling en selectie van de grond(meng)monsters is gebaseerd op monsterdiepte, bodemtype en veldwaarnemingen en is weergegeven in bijlage 1.

Tabel 3.1: Laboratoriumonderzoek

(Mengmonster) (traject m -mv.)	Meetpunt(en)	Grondsoort en veldwaarnemingen	Analyses
Grond			
M01 (0,05 - 0,50)	2, 3, 6, 7	Zand, sterk puin, zwak kooltjes	STAP
M02 (0,00 - 0,70)	3, 4, 5, 8	Zand, matig/sterk puin, zwak baksteen, zwak kooltjes	STAP
M03 (0,50 - 3,00)	3, 5, 6	Klei, matig/sterk puin, zwak kooltjes	STAP
M04 (0,10 - 0,70)	9, 10	Zand, sterk puin, zwak kooltjes	STAP
ASBM01 (0,20 - 0,70)	1, 2, 3, 8 t/m 12	Zand, sterk puin, zwak kooltjes, zwak baksteen	Asbest in grond
Grondwater			
005-1-1 (4,00 - 5,00)	5	-	STAPW
006-1-1 (4,00 - 5,00)	6	-	STAPW

Verklaring bij de tabel:

- : Geen veldwaarnemingen
- STAP : Standaardpakket grond, bestaande uit:
  zware metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), polychloorbifenylen (PCB som 7), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK 10 VROM), minerale olie (GC), percentages lutum en organische stof
- STAPW : Standaardpakket grondwater, bestaande uit:
  zware metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), vluchtige aromaten (BTEXN), vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen (incl. vinylchloride), minerale olie (GC)

3.2 Toetsingskader

De getoetste analyseresultaten van de onderzochte grond- en grondwatermonsters zijn weergegeven in respectievelijk bijlage 2 en bijlage 3. De analysecertificaten zijn toegevoegd in bijlage 6.

De resultaten zijn getoetst aan de actuele achtergrond-, streef- en interventiewaarden uit de Regeling bodemkwaliteit en de Circulaire bodemsanering. Hiervoor is gebruik gemaakt van BOTOVA-gevalideerde software. De achtergrond-/streef- en interventiewaarden zijn opgenomen in bijlage 4. Een toelichting op het toetsingskader is opgenomen in bijlage 5.

In de tekst zal de term 'verhoogd' worden gebruikt bij gehalten hoger dan de achtergrond- of streefwaarden en lager dan de interventiewaarden. De term 'sterk verhoogd' wordt gebruikt bij

gehalten hoger dan of gelijk aan de interventiewaarden. Tevens is bij de getoetste waarden een index opgenomen. Deze index is als volgt berekend: Index = (GSSD - AW) / (I - AW).
Een negatieve waarde voor de index houdt in dat de gestandaardiseerde meetwaarde (= GSSD) lager is dan de achtergrondwaarde (= AW). Bij een index boven de 1 ligt de gestandaardiseerde meetwaarde boven de interventiewaarde (= I). Een index tussen de 0 en 0,5 betekent dat de gestandaardiseerde meetwaarde (ver) onder de interventiewaarde ligt. Een index tussen de 0,5 en 1 houdt in dat de gestandaardiseerde meetwaarde (dicht) bij de interventiewaarde ligt. Afhankelijk van de specifieke situatie geeft dit mogelijk aanleiding voor het uitsplitsen van een mengmonster en/ of het uitvoeren van een nader onderzoek.

De analyseresultaten van het asbestonderzoek zijn getoetst aan het huidige beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het toetsingskader is toegelicht in bijlage 7. Het analysecertificaat is opgenomen in bijlage 6.

3.3 Analyseresultaten grond

In de volgende tabel zijn de parameters weergegeven, die de betreffende achtergrond- of interventiewaarde overschrijden.

Tabel 3.2: Overschrijdingstabel grond

(Meng)monster (traject m -mv.)	Meet-punt(en)	Grondsoort en veldwaarnemingen	Parameters		
			> AW en index < 0,5 (licht verontreinigd)	> AW en index > 0,5 (matig verontreinigd)	> I (sterk verontreinigd)
M01 (0,05 - 0,50)	2, 3, 6, 7	Zand, sterk puin, zwak kooltjes	Lood	-	-
M02 (0,00 - 0,70)	3, 4, 5, 8	Zand, matig/sterk puin, zwak baksteen, zwak kooltjes	Koper, kwik, lood, zink, PAK, PCB	-	-
M03 (0,50 - 3,00)	3, 5, 6	Klei, matig/sterk puin, zwak kooltjes	Koper, kwik, lood	-	-
M04 (0,10 - 0,70)	9, 10	Zand, sterk puin, zwak kooltjes	Cadmium, kobalt, koper, kwik, PAK, PCB, minerale olie	-	Lood, zink

Verklaring bij de tabel:
- : Geen van de onderzochte parameters overschrijdt de betreffende toetsingswaarde;
AW : Achtergrondwaarde;
I : Interventiewaarde.

Uit de tabel blijkt dat in de boven- en ondergrond met bijmengingen over het algemeen licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK en/of PCB zijn gemeten. Plaatselijk bevat de sterk puinhoudende bovengrond met zwakke bijmengingen met kooltjes sterk verhoogde gehalten aan lood en zink en licht verhoogde gehalten aan overige zware metalen, PAK, PCB en minerale olie.

Naar verwachting hangen de aangetroffen verontreinigingen samen met de bijmengingen en zijn de verontreinigingen heterogeen van aard.

3.4 Analyseresultaten asbestonderzoek

De analyseresultaten van het indicatieve asbestonderzoek zijn opgenomen in bijlage 6 en zijn getoetst aan het huidige beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit beleid is beschreven in bijlage 7. In tabel 3.3 is een overzicht gegeven van de analyseresultaten van het onderzochte grondmonster.

Tabel 3.3: Analyseresultaten asbest in grond (gemeten gehalten in mg/kg ds.)

Monstercode (traject in m –mv.)	Meet-punt(en)	Grondsoort/materiaal en veldwaarnemingen	Gemeten gehalte serpentijn	Gemeten gehalte amfibool	Totaal gemeten gehalte asbest	Gewogen gehalte asbest
ASBM01 (0,20 - 0,70)	1, 2, 3, 8 t/m 12	Zand, sterk puin, zwak kooltjes, zwak baksteen	-	-	< 1,3	< 1,3

Toelichting bij de tabel:
- : Niet aangetoond.
Gewogen gehalte aan asbest: gemeten gehalte serpentijn + (10 maal gemeten concentratie amfibool)

In het mengmonster van de sterk puinhoudende bovengrond (ASBM01) is zowel zintuiglijk als analytisch geen asbest aangetoond. Het gemeten gehalte ligt daarmee ruim onder de norm voor nader onderzoek (gewogen gehalte van 50 mg/kg d.s.) en is daarom geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek en/of sanerende maatregelen.

3.5 Analyseresultaten grondwater

In de volgende tabel zijn de parameters weergegeven, die de betreffende streef- of interventiewaarde overschrijden.

Tabel 3.4: Overschrijdingstabel grondwater

Watermonster	Filterdiepte (m –mv.)	Parameters		
		> S en index < 0,5 (licht verontreinigd)	> S en index > 0,5 (matig verontreinigd)	> I (sterk verontreinigd)
005-1-1	4,00 - 5,00	-	-	-
006-1-1	4,00 - 5,00	-	-	-

Verklaring bij de tabel:
- : Geen van de onderzochte parameters overschrijdt de betreffende toetsingswaarde;
S : Streefwaarde;
I : Interventiewaarde.

Uit deze tabel blijkt dat in het grondwater geen verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen zijn gemeten. De gemeten gehalten zijn alle lager dan de betreffende streefwaarden en/of de detectiegrenzen.

4 Conclusies

Uit de resultaten van het onderzoek (veldwaarnemingen en analyseresultaten) blijkt dat in de bodem (grond en grondwater) over het algemeen licht verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen zijn gemeten. Plaatselijk bevat de sterk puin- en zwak kooltjeshoudende bovengrond sterk verhoogde gehalten aan lood en zink. Zowel zintuiglijk als analytisch is in de puinhoudende bovengrond geen asbest aangetoond.

De vooraf opgestelde hypothese 'verdachte locatie' wordt aanvaard, vanwege de aangetoonde verontreinigingen.

In principe geven de plaatselijk aangetroffen sterke verontreinigingen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek naar de mate en omvang van de verontreiniging. Op basis van de resultaten kan gesteld worden dat de verontreiniging heterogeen van aard is en een aanvullend onderzoek deze heterogeniteit alleen zal bevestigen. Daarnaast blijkt uit overleg met de gemeente Utrecht dat dergelijke gehalten vaker voorkomen in de oude binnenstad van Utrecht. Derhalve wordt het vooralsnog niet zinvol geacht om aanvullend onderzoek naar de mate en omvang van de aangetroffen verontreinigingen in de grond uit te voeren. Indien in de toekomst herinrichting en/of verandering van het gebruik van de onderzoekslocatie plaatsvindt, kan het mogelijk alsnog noodzakelijk zijn om aanvullend onderzoek uit te voeren.

Mogelijk dient er bij nieuwbouwactiviteiten of herinrichtingswerkzaamheden grond van de locatie te worden afgevoerd. Dit onderzoek is niet geschikt om een uitspraak te doen over de hergebruiksmogelijkheden van deze grond buiten het onderzoeksterrein. Hiervoor dient een onderzoek te worden uitgevoerd zoals omschreven in het Besluit bodemkwaliteit.

Voornoemde conclusies zijn gebaseerd op het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van dit onderzoek.

Antea Group
Almere, juni 2016

Bijlage 1 Profielbeschrijvingen en veldwaarnemingen

Bijlage 1: Profielbeschrijvingen en veldwaarnemingen

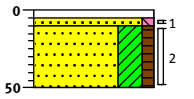
Boring-nummer	Diepte in (cm-mv)	Textuur	Opmerkingen	PID	Monster-diepte in (cm-mv)	Meng-monster	Filterdiepte in (cm-mv)
001	0 - 5		tegel				
	5 - 10	Zand, matig fijn, geelbeige			5 - 10		
	10 - 50	Zand, matig fijn, matig kleiïg, zwak humeus, grijsbruin	sterk puinhoudend, 30*30*50 asbm1 20%puin 50/50 gestaakt op beton		10 - 50		
002	0 - 5		tegel				
	5 - 30	Zand, matig fijn, geelbeige			5 - 30	M01	
	30 - 200	Zand, matig fijn, matig kleiïg, zwak humeus, donker grijsbruin	sterk puinhoudend, zwak koolhoudend, 30*30*50 asbm1 30%puin 50/50		30 - 80		
					80 - 130		
					130 - 180		
003	0 - 5		tegel				
	5 - 20	Zand, matig fijn, geelbeige			5 - 20	M01	
	20 - 50	Zand, matig fijn, matig kleiïg, zwak humeus, donker grijsbruin	sterk puinhoudend, zwak koolhoudend, 30*30*50 asbm1 50%puin 50/50		20 - 50	M02	
	50 - 70	Klei, matig zandig, matig humeus, donker bruingrijs	sterk puinhoudend, 20%puin gestaakt op beton		50 - 70	M03	
004	0 - 5		tegel				
	5 - 10	Zand, matig fijn, geelbeige					
	10 - 50	Zand, matig fijn, grijsbruin	sterk puinhoudend, 30*30*50 asbm2 20%puin 50/50 bakstenen		10 - 50	M02	
	50 - 100	Zand, matig fijn, matig kleiïg, matig humeus, grijsbruin	sterk puinhoudend, 50% puin 50/50		50 - 100		
005	0 - 230	Zand, matig fijn, sterk kleiïg, matig humeus, donker bruingrijs	matig puinhoudend, zwak koolhoudend, 30*30*50 asbm2 10%puin 50/50		0 - 50	M02	
					50 - 100		
					100 - 150		
					150 - 200		
	230 - 260	Zand, matig fijn, sterk kleiïg, matig humeus, donker grijsbruin	sterk roesthoudend, matig puinhoudend, 20% puin 50/50		230 - 260		
	260 - 350	Klei, sterk zandig, zwak humeus, donkergrijs	matig puinhoudend, zwak koolhoudend, 6%puin 50/50		260 - 300	M03	
					300 - 350		
	350 - 500	Zand, matig grof, lichtbeige			350 - 400		400 - 500
					450 - 500		
006	0 - 10		klinker				
	10 - 30	Zand, matig fijn, neutraalbeige			10 - 30	M01	
	30 - 100	Zand, matig fijn, sterk siltig, neutraalbeige			30 - 70		
	100 - 260	Klei, sterk zandig, matig humeus, grijsbruin	matig puinhoudend, zwak koolhoudend, 15% puin 50/50		100 - 150	M03	
					150 - 200		
					200 - 250		
	260 - 280	Zand, matig fijn, matig siltig, bruinbeige	sterk roesthoudend		260 - 280		
	280 - 500	Zand, matig fijn, zwak siltig, grijsbeige			280 - 330		400 - 500
					350 - 400		
					450 - 500		

Bijlage 1: Profielbeschrijvingen en veldwaarnemingen

Boring-nummer	Diepte in (cm-mv)	Textuur	Opmerkingen	PID	Monster-diepte in (cm-mv)	Meng-monster	Filterdiepte in (cm-mv)
007	0 - 10		klinker				
	10 - 100	Zand, matig fijn, grijsbeige			10 - 50	M01	
					50 - 100		
008	0 - 10		klinker				
	10 - 15	Zand, matig fijn, grijsbeige					
	15 - 100	Zand, matig fijn, matig kleïg, matig humeus, donker bruingrijs	sterk puinhoudend, zwak koolhoudend, 30*30*50 asbm1 30%puin 50/50		20 - 70	M02	
009	0 - 5	Zand, matig fijn, sterk humeus, zwartgrijs					
	5 - 20	Zand, matig fijn, beigegrijs			5 - 20		
	20 - 70	Zand, matig fijn, matig kleïg, zwak humeus, donker grijsbruin	sterk puinhoudend, zwak koolhoudend, 30*30*50 asbm3 30%puin 50/50		20 - 70	M04	
010	0 - 5	Tegel	tegel				
	5 - 10	Zand, matig fijn, beigegrijs					
	10 - 150	Zand, matig fijn, matig kleïg, zwak humeus, donker grijsbruin	sterk puinhoudend, zwak koolhoudend, 30*30*50 asbm3 30%puin 50/50		10 - 50	M04	
					50 - 100		
					100 - 150		
011	0 - 5	Tegel	tegel				
	5 - 60	Zand, matig fijn, beigegrijs			10 - 60		
	60 - 100	Zand, matig fijn, matig kleïg, zwak humeus, donker grijsbruin	sterk puinhoudend, zwak koolhoudend, 30*30*50 asbm3 30%puin 50/50		60 - 100		
012	0 - 5	Tegel	tegel				
	5 - 40	Zand, matig fijn, beigegrijs			5 - 40		
	40 - 100	Zand, matig fijn, matig kleïg, zwak humeus, donker grijsbruin	sterk puinhoudend, zwak koolhoudend, 30*30*50 asbm3 30%puin 50/50		40 - 90		
013	0 - 10		klinker				
	10 - 60	Zand, matig fijn, beigegrijs			10 - 60		
	60 - 100	Zand, matig fijn, zwak humeus, zwak kleïg, bruingrijs	sterk puinhoudend, 30% puin 50/50		60 - 100		
014	0 - 10		klinker				
	10 - 60	Zand, matig fijn, beigegrijs			10 - 60		
	60 - 100	Zand, matig fijn, zwak humeus, zwak kleïg, bruingrijs	sterk puinhoudend, 30% puin 50/50		60 - 100		
015	0 - 10		klinker				
	10 - 50	Zand, matig fijn, grijsbeige			10 - 50		
	50 - 100	Zand, matig fijn, matig kleïg, matig humeus, donker bruingrijs	sterk puinhoudend, zwak koolhoudend, 30%puin 50/50		50 - 100		
asbm1	0 - 70				20 - 70	ASBM01	
asbm2	0 - 70				20 - 70		
asbm3	0 - 50				0 - 50		

Boring: 001

X: 0,00
Y: 0,00



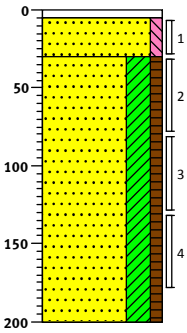
(5) Tegel

(40) Zand, matig fijn, zwak siltig, geelbeige, Graven

50 Zand, matig fijn, kleïig, zwak humeus, sterk puinhoudend, antropogeen, grijsbruin, Graven, 30*30*50 asbm1 20%puin 50/50 gestaakt op beton

Boring: 002

X: 0,00
Y: 0,00



(5) Tegel

(25) Zand, matig fijn, zwak siltig, geelbeige, Graven

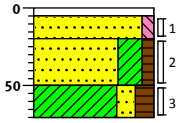
30 Zand, matig fijn, kleïig, zwak humeus, sterk puinhoudend, antropogeen, zwak koolhoudend, antropogeen, donker grijsbruin, Edelmanboor, 30*30*50 asbm1 30%puin 50/50

(170)

200

Boring: 003

X: 0,00
Y: 0,00



(5) Tegel

(15) Zand, matig fijn, zwak siltig, geelbeige, Graven

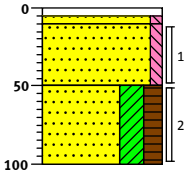
20 (30) Zand, matig fijn, kleïig, zwak humeus, sterk puinhoudend, antropogeen, zwak koolhoudend, antropogeen, donker grijsbruin, Graven, 30*30*50 asbm1 50%puin 50/50

50 (20) Klei, matig zandig, matig humeus, sterk puinhoudend, antropogeen, donker bruingrijs, Edelmanboor, 20%puin gestaakt op beton

70

Boring: 004

X: 0,00
Y: 0,00



(5) Tegel

(40) Zand, matig fijn, zwak siltig, geelbeige, Graven

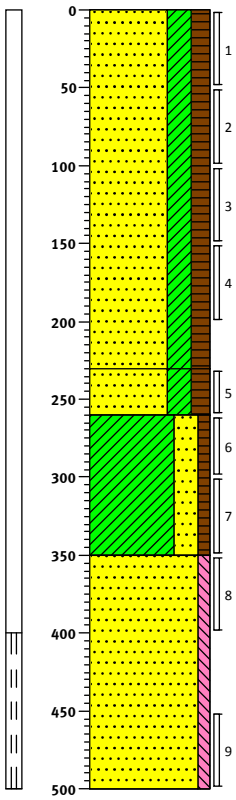
50 (50) Zand, matig fijn, zwak siltig, sterk puinhoudend, antropogeen, grijsbruin, Graven, 30*30*50 asbm2 20%puin 50/50 bakstenen

100 Zand, matig fijn, kleïig, matig humeus, sterk puinhoudend, antropogeen, grijsbruin, Edelmanboor, 50% puin 50/50

getekend volgens NEN 5104

Boring: 005

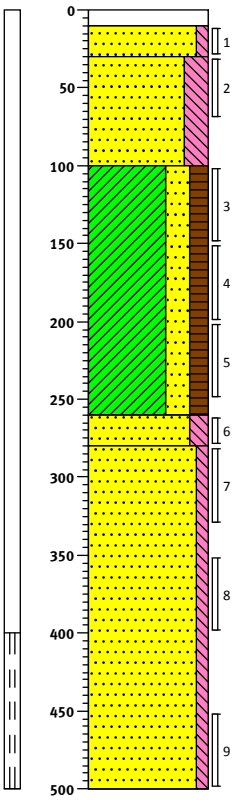
X: 0,00
Y: 0,00



0
Zand, matig fijn, kleïig, matig humeus, matig puinhoudend, antropogeen, zwak koolhoudend, antropogeen, donker bruingrijs, Edelmanboor, 30*30*50 asbm2 10%puin 50/50
(230)
230
(30)
Zand, matig fijn, kleïig, matig humeus, sterk roesthoudend, gebiedseigen, matig puinhoudend, antropogeen, donker grijsbruin, Edelmanboor, 20% puin 50/50
260
(90)
Klei, sterk zandig, zwak humeus, matig puinhoudend, antropogeen, zwak koolhoudend, antropogeen, donkergrijs, Edelmanboor, 6%puin 50/50
350
Zand, matig grof, zwak siltig, lichtbeige, Edelmanboor
(150)
500

Boring: 006

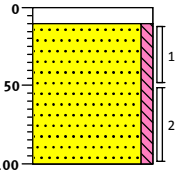
X: 0,00
Y: 0,00



0
(10)
10
Klinker
(20)
30
Zand, matig fijn, zwak siltig, neutraalbeige, Edelmanboor
(70)
Zand, matig fijn, sterk siltig, neutraalbeige, Edelmanboor
100
Klei, sterk zandig, matig humeus, matig puinhoudend, antropogeen, zwak koolhoudend, antropogeen, grijsbruin, Edelmanboor, 15% puin 50/50
(160)
260
(20)
280
Zand, matig fijn, matig siltig, sterk roesthoudend, gebiedseigen, bruinbeige, Edelmanboor
Zand, matig fijn, zwak siltig, grijsbeige, Edelmanboor
(220)
500

Boring: 007

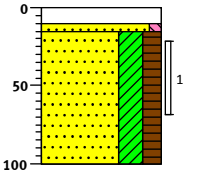
X: 0,00
Y: 0,00



0
(10)
10
Klinker
Zand, matig fijn, zwak siltig, grijsbeige, Edelmanboor
(90)
100

Boring: 008

X: 0,00
Y: 0,00

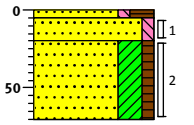


0
(10)
(5)
Klinker
Zand, matig fijn, zwak siltig, grijsbeige, Graven
(85)
Zand, matig fijn, kleïig, matig humeus, sterk puinhoudend, antropogeen, zwak koolhoudend, antropogeen, donker bruingrijs, Edelmanboor, 30*30*50 asbm1 30%puin 50/50
100

getekend volgens NEN 5104

Boring: 009

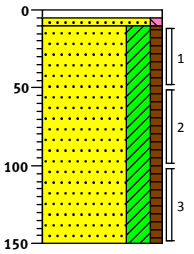
X: 0,00
Y: 0,00



(5) Zand, matig fijn, zwak siltig, sterk humeus, zwartgrijs
(15)
20
(50) Zand, matig fijn, zwak siltig, beigegrijs, Graven
70
Zand, matig fijn, kleïig, zwak humeus, sterk puinhoudend, antropogeen, zwak koolhoudend, antropogeen, donker grijsbruin, Edelmanboor, 30*30*50 asbm3 30%puin 50/50

Boring: 010

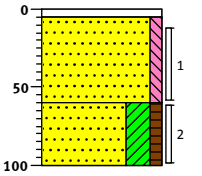
X: 0,00
Y: 0,00



tegel
(5) Tegel
Zand, matig fijn, zwak siltig, beigegrijs, Graven
(140) Zand, matig fijn, kleïig, zwak humeus, sterk puinhoudend, antropogeen, zwak koolhoudend, antropogeen, donker grijsbruin, Edelmanboor, 30*30*50 asbm3 30%puin 50/50
150

Boring: 011

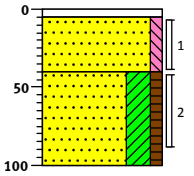
X: 0,00
Y: 0,00



(5) tegel
Tegel
(55) Zand, matig fijn, zwak siltig, beigegrijs, Edelmanboor
60
(40) Zand, matig fijn, kleïig, zwak humeus, sterk puinhoudend, antropogeen, zwak koolhoudend, antropogeen, donker grijsbruin, Edelmanboor, 30*30*50 asbm3 30%puin 50/50
100

Boring: 012

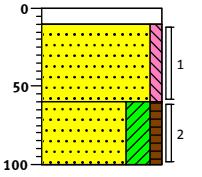
X: 0,00
Y: 0,00



(5) tegel
Tegel
(35)
40 Zand, matig fijn, zwak siltig, beigegrijs, Graven
(60) Zand, matig fijn, kleïig, zwak humeus, sterk puinhoudend, antropogeen, zwak koolhoudend, antropogeen, donker grijsbruin, Edelmanboor, 30*30*50 asbm3 30%puin 50/50
100

Boring: 013

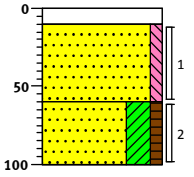
X: 0,00
Y: 0,00



(10) Klinker
(50) Zand, matig fijn, zwak siltig, beigegrijs, Graven
60
(40) Zand, matig fijn, kleïig, zwak humeus, sterk puinhoudend, bruingrijs, Graven, 30% puin 50/50
100

Boring: 014

X: 0,00
Y: 0,00

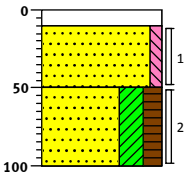


(10) Klinker
(50) Zand, matig fijn, zwak siltig, beigegrijs, Graven
60
(40) Zand, matig fijn, kleïig, zwak humeus, sterk puinhoudend, bruingrijs, Edelmanboor, 30% puin 50/50
100

getekend volgens NEN 5104

Boring: 015

X: 0,00
Y: 0,00



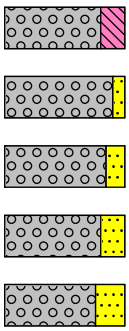
0
(10) 10 Klinker

(40) 50 Zand, matig fijn, zwak siltig, grijsbeige, Edelmanboor

(50) 100 Zand, matig fijn, kleïig, matig humeus, sterk puinhoudend, antropogeen, zwak koolhoudend, antropogeen, donker bruingrijs, Edelmanboor, 30%puin 50/50

Legenda (conform NEN 5104)

grind



Grind, siltig

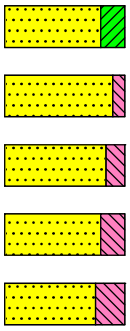
Grind, zwak zandig

Grind, matig zandig

Grind, sterk zandig

Grind, uiterst zandig

zand



Zand, kleïig

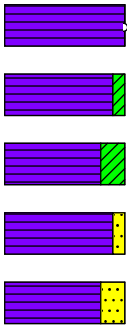
Zand, zwak siltig

Zand, matig siltig

Zand, sterk siltig

Zand, uiterst siltig

veen



Veen, mineraalarm

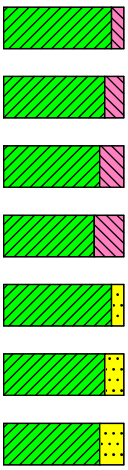
Veen, zwak kleïig

Veen, sterk kleïig

Veen, zwak zandig

Veen, sterk zandig

klei



Klei, zwak siltig

Klei, matig siltig

Klei, sterk siltig

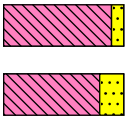
Klei, uiterst siltig

Klei, zwak zandig

Klei, matig zandig

Klei, sterk zandig

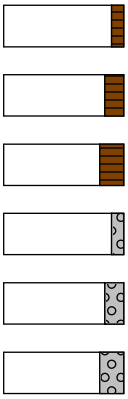
leem



Leem, zwak zandig

Leem, sterk zandig

overige toevoegingen



zwak humeus

matig humeus

sterk humeus

zwak grindig

matig grindig

sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

monsters

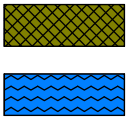
geroerd monster

ongeroerd monster

volumering

overig

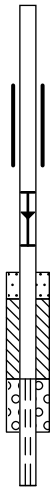
- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand



slib

water

peilbuis



blinde buis

casing

hoogste grondwaterstand
gemiddelde grondwaterstand
laagste grondwaterstand

zand afdichting

bentoniet/mikoliet/klei afdichting

grind afdichting

filter

Bijlage 2 Analyseresultaten grondmonsters met overschrijding normwaarden

Bijlage 2: Analyseresultaten grondmonsters met overschrijding normwaarden

Grondmonster		M01			M02		
Certificaatcode		2016059925			2016059925		
Boring(en)		002, 003, 006, 007			003, 004, 005, 008		
Traject (m -mv)		0,05 - 0,50			0,00 - 0,70		
Humus	% ds	0,70			2,2		
Lutum	% ds	2,0			3,8		
Datum van toetsing		2-6-2016			2-6-2016		
Monsterconclusie		Voldoet aan Achtergrondwaarde			Overschrijding Achtergrondwaarde		
		Meetw	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**
METALEN							
Barium [Ba]	mg/kg ds	25	97 (6)		68	215 (6)	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<0,2	<0,2	-0,03	0,23	0,38	-0,02
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<3	<7	-0,05	4,2	12,3	-0,02
Koper [Cu]	mg/kg ds	<5	<7	-0,22	**34**	**66**	**0,17**
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,078	0,112	-0	**0,76**	**1,06**	**0,03**
Lood [Pb]	mg/kg ds	**42**	**66**	**0,03**	**130**	**197**	**0,31**
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	<1,5	<1,1	-0	<1,5	<1,1	-0
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	5,2	15,2	-0,3	9,5	24,1	-0,17
Zink [Zn]	mg/kg ds	43	102	-0,07	**90**	**195**	**0,09**
PAK							
Naftaleen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		<0,05	<0,04	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,066	0,066		0,16	0,16	
Anthraceen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,057	0,057	
Fluorantheen	mg/kg ds	0,094	0,094		0,33	0,33	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,18	0,18	
Chryseen	mg/kg ds	0,055	0,055		0,21	0,21	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,098	0,098	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,18	0,18	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,16	0,16	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,16	0,16	
PAK 10 VROM	mg/kg ds		0,46	-0,03		**1,6**	**0**
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	0,46			1,6		
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	<3	11 (6)		<3	10 (6)	
Minerale olie C12 - C16	mg/kg ds	<5	18 (6)		<5	16 (6)	
Minerale olie C16 - C21	mg/kg ds	<5	18 (6)		<5	16 (6)	
Minerale olie C21 - C30	mg/kg ds	<11	39 (6)		12	55 (6)	
Minerale olie C30 - C35	mg/kg ds	<5	18 (6)		9,8	44,5 (6)	
Minerale olie C35 - C40	mg/kg ds	<6	21 (6)		<6	19 (6)	
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	<35	<123	-0,01	<35	<111	-0,02
OVERIG							
Gloeirest	% (m/m) ds	99,4			97,6		
Droge stof	% m/m	92,3	92,3 (6)		85,1	85,1 (6)	
PCB`S							
PCB 28	mg/kg ds	<0,001	<0,004		<0,001	<0,003	
PCB 52	mg/kg ds	<0,001	<0,004		<0,001	<0,003	
PCB 101	mg/kg ds	<0,001	<0,004		<0,001	<0,003	
PCB 118	mg/kg ds	<0,001	<0,004		<0,001	<0,003	
PCB 138	mg/kg ds	<0,001	<0,004		0,0016	0,0073	
PCB 153	mg/kg ds	<0,001	<0,004		0,0019	0,0086	
PCB 180	mg/kg ds	<0,001	<0,004		0,0011	0,0050	
PCB (som 7)	mg/kg ds		<0,025	0,01		**0,034**	**0,01**
PCB (7) (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,0049			0,0074		

Bijlage 2: Analyseresultaten grondmonsters met overschrijding normwaarden

Grondmonster		M03			M04		
Certificaatcode		2016059925			2016063713		
Boring(en)		003, 005, 006			009, 010		
Traject (m -mv)		0,50 - 3,00			0,10 - 0,70		
Humus	% ds	2,8			2,5		
Lutum	% ds	13			5,3		
Datum van toetsing		2-6-2016			7-6-2016		
Monsterconclusie		Overschrijding Achtergrondwaarde			Overschrijding Interventiewaarde		
		Meetw	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**
METALEN							
Barium [Ba]	mg/kg ds	75	121 (6)		290	796 (6)	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<0,2	<0,2	-0,03	**0,98**	**1,57**	**0,08**
Kobalt [Co]	mg/kg ds	7,4	11,7	-0,02	**6,3**	**16,3**	**0,01**
Koper [Cu]	mg/kg ds	**59**	**86**	**0,31**	**48**	**88**	**0,32**
Kwik [Hg]	mg/kg ds	**0,36**	**0,44**	**0,01**	**0,76**	**1,03**	**0,02**
Lood [Pb]	mg/kg ds	**57**	**73**	**0,05**	**790**	**1162**	**2,32**
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	<1,5	<1,1	-0	<1,5	<1,1	-0
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	20	30	-0,08	15	34	-0,02
Zink [Zn]	mg/kg ds	60	90	-0,09	**580**	**1166**	**1,77**
PAK							
Naftaleen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		<0,05	<0,04	
Fenanthreen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,71	0,71	
Anthraceen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,22	0,22	
Fluorantheen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		1,4	1,4	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,69	0,69	
Chryseen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,75	0,75	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,31	0,31	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,54	0,54	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,47	0,47	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	<0,05	<0,04		0,41	0,41	
PAK 10 VROM	mg/kg ds		<0,35	-0,03		**5,5**	**0,1**
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	0,35			5,5		
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	<3	8 (6)		<3	8 (6)	
Minerale olie C12 - C16	mg/kg ds	<5	13 (6)		<5	14 (6)	
Minerale olie C16 - C21	mg/kg ds	<5	13 (6)		11	44 (6)	
Minerale olie C21 - C30	mg/kg ds	<11	28 (6)		40	160 (6)	
Minerale olie C30 - C35	mg/kg ds	5,8	20,7 (6)		18	72 (6)	
Minerale olie C35 - C40	mg/kg ds	<6	15 (6)		<6	17 (6)	
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	<35	<88	-0,02	**81**	**324**	**0,03**
OVERIG							
Gloeirest	% (m/m) ds	96,3			97,1		
Droge stof	% m/m	81,2	81,2 (6)		88,8	88,8 (6)	
PCB`S							
PCB 28	mg/kg ds	<0,001	<0,003		<0,001	<0,003	
PCB 52	mg/kg ds	<0,001	<0,003		<0,001	<0,003	
PCB 101	mg/kg ds	<0,001	<0,003		<0,001	<0,003	
PCB 118	mg/kg ds	<0,001	<0,003		<0,001	<0,003	
PCB 138	mg/kg ds	<0,001	<0,003		0,0037	0,0148	
PCB 153	mg/kg ds	<0,001	<0,003		0,0036	0,0144	
PCB 180	mg/kg ds	<0,001	<0,003		0,0024	0,0096	
PCB (som 7)	mg/kg ds		<0,018	-0		**0,050**	**0,03**
PCB (7) (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,0049			0,012		

Bijlage 2: Analyseresultaten grondmonsters met overschrijding normwaarden

<	: kleiner dan de detectielimiet
8,88	: <= Achtergrondwaarde
8,88	: <= Interventiewaarde
8,88	: > Interventiewaarde
6	: Heeft geen normwaarde
#	: verhoogde rapportagegrens
GSSD	: Gestandaardiseerde meetwaarde
Index	: (GSSD - AW) / (I - AW)

- Getoetst via de BoToVa service, versie 2.0.0 -

Bijlage 3 Analyseresultaten grondwatermonsters met overschrijding normwaarden

Bijlage 3: Analyseresultaten grondwatermonsters met overschrijding normwaarden

Watermonster		005-1-1			006-1-1		
Datum		31-5-2016			31-5-2016		
Filterdiepte (m -mv)		4,00 - 5,00			4,00 - 5,00		
Datum van toetsing		6-6-2016			6-6-2016		
Monsterconclusie		Voldoet aan Streefwaarde			Voldoet aan Streefwaarde		
		Meetw	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**
METALEN							
Barium [Ba]	µg/l	24	24	-0,05	<20	<14	-0,06
Cadmium [Cd]	µg/l	<0,2	<0,1	-0,05	<0,2	<0,1	-0,05
Kobalt [Co]	µg/l	<2	<1	-0,24	<2	<1	-0,24
Koper [Cu]	µg/l	13	13	-0,03	2,2	2,2	-0,21
Kwik [Hg]	µg/l	<0,05	<0,04	-0,04	<0,05	<0,04	-0,04
Lood [Pb]	µg/l	<2	<1	-0,23	<2	<1	-0,23
Molybdeen [Mo]	µg/l	4,4	4,4	-0	4,5	4,5	-0
Nikkel [Ni]	µg/l	<3	<2	-0,22	<3	<2	-0,22
Zink [Zn]	µg/l	<10	<7	-0,08	<10	<7	-0,08
AROMATISCHE VERBINDINGEN							
Benzeen	µg/l	<0,2	<0,1	-0	<0,2	<0,1	-0
Tolueen	µg/l	<0,2	<0,1	-0,01	<0,2	<0,1	-0,01
Ethylbenzeen	µg/l	<0,2	<0,1	-0,03	<0,2	<0,1	-0,03
ortho-Xyleen	µg/l	<0,1	<0,1		<0,1	<0,1	
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	<0,2	<0,1		<0,2	<0,1	
Xylenen (som)	µg/l		<0,21	0		<0,21	0
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,21			0,21		
BTEX (som)	µg/l	<0,9	0,6[6]		<0,9	0,6[6]	
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	<0,2	<0,1	-0,02	<0,2	<0,1	-0,02
Som 16 Aromatische oplosmiddelen	µg/l		<0,77[2,14]			<0,77[2,14]	
PAK							
Naftaleen	µg/l	<0,02	<0,01	0	<0,02	<0,01	0
PAK 10 VROM	-		<0,00020[11]			<0,00020[11]	
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN							
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	<0,2	<0,1		<0,2	<0,1	
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	<0,2	<0,1		<0,2	<0,1	
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	<0,2	<0,1		<0,2	<0,1	
Dichloorpropaan	µg/l		<0,42	-0		<0,42	-0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,42			0,42		
Dichloormethaan	µg/l	<0,2	<0,1	0	<0,2	<0,1	0
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	<0,2	<0,1	-0,01	<0,2	<0,1	-0,01
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	<0,1	<0,1	0,01	<0,1	<0,1	0,01
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	<0,1	<0,1	0	<0,1	<0,1	0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	<0,2	<0,1	-0,05	<0,2	<0,1	-0,05
1,1-Dichloorethaan	µg/l	<0,2	<0,1	-0,01	<0,2	<0,1	-0,01
1,2-Dichloorethaan	µg/l	<0,2	<0,1	-0,02	<0,2	<0,1	-0,02
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	<0,1	<0,1	0	<0,1	<0,1	0
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	<0,1	<0,1	0	<0,1	<0,1	0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	<0,1	<0,1	0,01	<0,1	<0,1	0,01
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	<0,1	<0,1		<0,1	<0,1	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	<0,1	<0,1		<0,1	<0,1	
cis + trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l		<0,14	0,01		<0,14	0,01
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,14			0,14		
Vinylchloride	µg/l	<0,1	<0,1	0,02	<0,1	<0,1	0,02
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	<0,2	<0,1[14]		<0,2	<0,1[14]	
CKW (som)	µg/l	<1,6			<1,6		

Bijlage 3: Analyseresultaten grondwatermonsters met overschrijding normwaarden

Watermonster		005-1-1			006-1-1		
Datum		31-5-2016			31-5-2016		
Filterdiepte (m -mv)		4,00 - 5,00			4,00 - 5,00		
Datum van toetsing		6-6-2016			6-6-2016		
Monsterconclusie		Voldoet aan Streefwaarde			Voldoet aan Streefwaarde		
		Meetw	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN							
Minerale olie C10 - C12	µg/l	<10	7(6)		<10	7(6)	
Minerale olie C12 - C16	µg/l	<10	7(6)		<10	7(6)	
Minerale olie C16 - C21	µg/l	<10	7(6)		<10	7(6)	
Minerale olie C21 - C30	µg/l	<15	11(6)		<15	11(6)	
Minerale olie C30 - C35	µg/l	11	11(6)		<10	7(6)	
Minerale olie C35 - C40	µg/l	<10	7(6)		<10	7(6)	
Minerale olie C10 - C40	µg/l	<50	<35	-0,03	<50	<35	-0,03

<	: kleiner dan de detectielimiet
8,88	: <= Streefwaarde
8,88	: > Streefwaarde
8,88	: > Interventiewaarde
11	: Enkele parameters ontbreken in de berekening van de somfractie
14	: Streefwaarde ontbreekt zorgplicht van toepassing
2	: Enkele parameters ontbreken in de som
6	: Heeft geen normwaarde
#	: verhoogde rapportagegrens
GSSD	: Gestandaardiseerde meetwaarde
Index	: (GSSD - S) / (I - S)

- Getoetst via de BoToVa service, versie 2.0.0 -

Bijlage 4 Normwaarden grond en grondwater

Tabel: Achtergrondwaarden en interventiewaarden grond[9] (gehalten in mg/kg d.s.)

Stof	Achtergrond-waarde	Interventie-waarde
1. Metalen		
Antimoon	4,0*	22
Arseen	20	76
Barium	-	-[8]
Cadmium	0,60	13
Chroom III	55	180
Chroom VI	-	78
Kobalt	15	190
Koper	40	190
Kwik (anorganisch)	0,15	36
Kwik (organisch)	-	4
Lood	50	530
Molybdeen	1,5*	190
Nikkel	35	100
Zink	140	720
Beryllium	-	30#
Seleen	-	100#
Tellurium	-	600#
Thallium	-	15#
Tin	6,5	900#
Vanadium	80	250#
Zilver	-	15#
2. Overige organische stoffen		
Cyanide (vrij)[5]	3,0	20
Cyanide (complex)[6]	5,5	50
Thiocyanaat	6,0	20
3. Aromatische verbindingen		
Benzeen	0,20*	1,1
Ethylbenzeen	0,20*	110
Tolueen	0,20*	32
Xylenen (som)[1]	0,45*	17
Styreen (vinylbenzeen)	0,25*	86
Fenol	0,25	14
Cresolen (som)[1]	0,30*	13
Dodecylbenzeen	0,35*	1000#
Aromatische oplosmiddelen[1, 7]	2,5*	200#
Dihydroxybenzenen (som)[12]	-	8#
4. Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK)		
PAK's (totaal) (som 10)[1]	1,5	40
5. Gechloreerde koolwaterstoffen		
A. (Vluchtige koolwaterstoffen)		
Monochlooretheen (Vinylchloride)	0,10*	0,1[2]
Dichloormethaan	0,10	3,9
1,1-dichloorethaan	0,20*	15
1,2-dichloorethaan	0,20*	6,4
1,1-dichlooretheen[2]	0,30*	0,3
1,2-dichlooretheen (som)[1]	0,30*	1
Dichloorpropanen (som)[1]	0,80*	2
Trichloormethaan (chloroform)	0,25*	5,6
1,1,1-trichloorethaan	0,25*	15
1,1,2-trichloorethaan	0,3*	10
Trichlooretheen (Tri)	0,25*	2,5
Tetrachloormethaan (Tetra)	0,3*	0,7
Tetrachlooretheen (Per)	0,15	8,8
B. Chloorbenzenen		
Monochloorbenzeen	0,2*	15
Dichloorbenzenen (som)[1]	2,0*	19
Trichloorbenzenen (som)[1]	0,015*	11
Tetrachloorbenzenen (som)[1]	0,0090*	2,2
Pentachloorbenzenen	0,0025	6,7
Hexachloorbenzeen	0,0085	2
C. Chloorfenolen		
Monochloorfenolen (som)[1]	0,045	5,4
Dichloorfenolen (som)[1]	0,20*	22
Trichloorfenolen (som)[1]	0,0030*	22
Tetrachloorfenolen (som)[1]	0,015*	21
Pentachloorfenol	0,0030*	12

Stof	Achtergrond-waarde	Interventie-waarde
D. Polychloorbifenylen (PCB's)		
PCB's (som 7)[1]	0,020	1
E. Overige gechloreerde koolwaterstoffen		
Monochlooranilinen (som)[1]	0,20*	50
Dioxine (som TEQ)[1]	0,000055*	0,00018
Chloornaftaleen (som)[1]	0,070*	23
Dichlooranilinen	-	50#
Trichlooranilinen	-	10#
Tetrachlooranilinen	-	30#
Pentachlooranilinen	0,15*	10#
4-chloormethylfenolen	0,60*	15#
6. Bestrijdingsmiddelen		
A. Organochloor-bestrijdingsmiddelen		
Chloordaan (som)[1]	0,0020	4
DDT (som)[1]	0,20	1,7
DDE (som)[1]	0,10	2,3
DDD (som)[1]	0,020	34
Aldrin	-	0,32
Drins (som)[1]	0,015	4
α-endosulfan	0,00090	4
α-HCH	0,0010	17
β-HCH	0,0020	1,6
γ-HCH (lindaan)	0,0030	1,2
Heptachloor	0,00070	4
Heptachloorepoxide (som)[1]	0,0020	4
Hexachloorbutadieen	0,003*	-
organochloorhoudende bestrijdingsmiddelen (som landbodem)	0,40	-
C. Organotinbestrijdingsmiddelen		
Organotinverbindingen (som)[1, 10]	0,15	2,5
tributyltin (TBT)[2, 10]	0,065	-
D. Chloorfenoxy-azijnzuur herbiciden		
MCPA	0,55*	4
E. Overige bestrijdingsmiddelen		
Atrazine	0,035*	0,71
Carbaryl	0,15*	0,45
Carbofuran[13]	0,017*	0,017[2]
niet chloorhoudende bestrijdingsmiddelen	0,090*	-
Azinfosmethyl	0,0075*	2#
Maneb	-	22#
7. Overige stoffen		
Asbest[3]	0	100
Cyclohexanon	2,0*	150
Dimethyl ftalaat[11]	0,045*	82
Diethyl ftalaat[11]	0,045*	53
Di-isobutyl ftalaat[11]	0,045*	17
Dibutyl ftalaat[11]	0,070*	36
Butyl benzylftalaat[11]	0,070*	48
Dihexyl ftalaat[11]	0,070*	220
Di(2-ethylhexyl)ftalaat[11]	0,045*	60
Minerale olie[4]	190	5000
Pyridine	0,15*	11
Tetrahydrofuran	0,45	7
Tetrahydrothiofeen	1,5*	8,8
Tribroommethaan (bromoform)	0,20*	75
Acrylonitril	0,1*	0,1#
Butanol	2,0*	30#
1,2 butylacetaat	2,0*	200#
Ethylacetaat	2,0*	75#
Diethyleen glycol	8,0	270#
Ethyleen glycol	5,0	100#
Formaldehyde	0,1*	0,1#
Isopropanol	0,75	220#
Methanol	3,0	30#
Methylethylketon	2,0*	35#
Methyl-tert-buthyl ether (MTBE)	0,20*	100#

Toelichting:

* Achtergrondwaarde is gebaseerd op de bepalingsgrens (intralaboratorium reproduceerbaarheid), omdat onvoldoende data beschikbaar zijn om een betrouwbare P95 af te leiden.

\# Voor deze stof is geen interventiewaarde vastgesteld, het gehalte betreft een niveau voor ernstige verontreiniging (INEV).

1 Voor de samenstelling van de somparameters wordt verwezen naar bijlage N van de Regeling bodemkwaliteit.
Voor de berekening van de som TEQ voor dioxine wordt verwezen naar bijlage B van de Regeling Bodemkwaliteit. Voor het optellen van meetwaarden beneden de bepalingsgrens wordt verwezen naar bijlage G onderdeel IV van de Regeling bodemkwaliteit.

2 De interventiewaarde voor grond voor deze stof is gelijk of kleiner dan de bepalingsgrens (intralaboratorium reproduceerbaarheid). Indien de stof wordt aangetoond moeten de risico's nader worden onderzocht. Bij het aantreffen van vinylchloride of 1,1-dichlooretheen in grond moet tevens het grondwater worden onderzocht.

3 Gewogen norm (concentratie serpentijn asbest + 10 x concentratie amfibool asbest).

4 De definitie van minerale olie wordt beschreven bij de analysenorm. Indien er sprake is van een verontreiniging met mengsels (bijvoorbeeld benzine of huisbrandolie) dan dient naast het alkaangehalte ook het gehalte aan aromatische en/of polycyclische aromatische koolwaterstoffen bepaald te worden. Met deze somparameter is
om praktische redenen volstaan. Nadere toxicologische en chemische differentiatie worden bestudeerd.

5 Bij gehalten die de achtergrondwaarden overschrijden moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van uitdamping. Wanneer uitdamping naar binnenlucht zou kunnen optreden, moet bij overschrijding van de achtergrondwaarde worden gemeten in de bodemlucht en moet worden getoetst aan de TCL (Toxicologisch Toelaatbare Concentratie in Lucht).

6 Het gehalte cyanide-complex is gelijk aan het gehalte cyanide-totaal minus het gehalte cyanide-vrij, bepaald conform NEN-EN-ISO 14403-1:2012, NEN-EN-ISO 14403-2:2012 en NEN-ISO 17380:2006. Indien geen cyanide-vrij wordt verwacht, mag het gehalte cyanide-complex gelijk worden gesteld aan het gehalte cyanide-totaal (en hoeft dus alleen het gehalte cyanide-totaal te worden gemeten).

7 De achtergrondwaarde van deze somparameter gaat uit van de aanwezigheid van meerdere van de 16 componenten, die tot deze somparameter worden gerekend (zie bijlage N). De hoogte van de achtergrondwaarde is gebaseerd op de som van de bepalingsgrenzen vermenigvuldigd met 0,7. Sommige componenten zijn tevens individueel genormeerd. Binnen de somparameter mag de achtergrondwaarde van de individueel genormeerde componenten niet worden overschreden. Voor de componenten, die niet individueel zijn genormeerd, geldt per component een maximum gehalte van 0,45 mg/kg ds, voor de achtergrondwaarde.

8 De norm voor barium is tijdelijk ingetrokken. Gebleken is dat de interventiewaarde voor barium lager was dan het gehalte dat van nature in de bodem voorkomt. Indien er sprake is van verhoogde bariumgehalten ten opzichte van de natuurlijke achtergrond als gevolg van een antropogene bron, kan dit gehalte worden beoordeeld op basis van de voormalige interventiewaarde voor barium van 920 mg/kg. Deze voormalige interventiewaarde is op dezelfde manier onderbouwd als de interventiewaarde voor de meeste andere metalen en is voor barium inclusief een natuurlijk achtergrondgehalte van 190 mg/kg d.s.

9 Voor het omgaan met meetwaarden beneden de bepalingsgrens van het laboratorium wordt verwezen naar bijlage G onderdeel IV van de Regeling bodemkwaliteit.

10 De eenheid voor organotinverbindingen is mg Sn/kg ds.

11 Het is onzeker of de achtergrondwaarden voor ftalaten meetbaar zijn. Toekomstige ervaringen moeten uitwijzen of sprake is van een knelpunt.

12 Onder dihydroxybenzenen (som) wordt verstaan: de som van catechol, resorcinol en hydrochinon

13 De maximale waarden bodemfunctieklasse wonen en industrie van deze stoffen zijn gelijk aan de interventiewaarden bodemsanering en zijn gelijk of kleiner dan de bepalingsgrens (intralaboratorium reproduceerbaarheid). Indien de stof wordt aangetoond moeten de risico's nader worden onderzocht. Bij het aantreffen van vinylchloride of 1,1-dichlooretheen moet tevens het grondwater worden onderzocht.

Tabel: Streefwaarden en interventiewaarden grondwater[9] (concentraties in µg/l)

Stof	Streefwaarde[7]		Interventie-waarde
	Ondiep (< 10 m -mv.)	Diep (> 10 m -mv.)	
1. Metalen			
Antimoon	-	0,15*	20
Arseen	10	7,2	60
Barium	50	200	625
Cadmium	0,4	0,06	6
Chroom	1	2,5	30
Kobalt	20	0,7*	100
Koper	15	1,3*	75
Kwik	0,05	0,01*	0,3
Lood	15	1,7*	75
Molybdeen	5	3,6	300
Nikkel	15	2,1*	75
Zink	65	24	800
Beryllium	-	0,05	15#
Seleen	-	0,07	160#
Tellurium	-	–	70#
Thallium	-	2*	7#
Tin	-	2,2*	50#
Vanadium	-	1,2*	70#
Zilver	-	–	40#
2. Overige organische stoffen			
Chloride	100000		-
Cyanide (vrij)	5		1500
Cyanide (complex)	10		1500
Thiocyanaat	-		1500
3. Aromatische verbindingen			
Benzeen	0,2		30
Ethylbenzeen	4		150
Tolueen	7		1000
Xylenen (som)[1]	0,2		70
Styreen (vinylbenzeen)	6		300
Fenol	0,2		2000
Cresolen (som)[1]	0,2		200
Dodecylbenzeen	-		0,02#
Aromatische oplosmiddelen[1]	-		150#
Catechol (o-dihydroxybenzeen)	0,2		1250#
Resorcinol (m-dihydroxybenzeen)	0,2		600#
Hydrochinon (p-dihydroxybenzeen)	0,2		800#
4. Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK)[5]			
Naftaleen	0,01*		70
Fenantreen	0,003*		5
Antraceen	0,0007*		5
Fluorantheen	0,003*		1
Chryseen	0,003*		0,2
Benzo(a)antraceen	0,0001*		0,5
Benzo(a)pyreen	0,0005*		0,05
Benzo(k)fluorantheen	0,0004*		0,05
Indeno(1,2,3cd)pyreen	0,0004*		0,05
Benzo(ghi)peryleen	0,0003*		0,05
5. Gechloreerde koolwaterstoffen			
A. (Vluchtige koolwaterstoffen)			
Monochlooretheen (Vinylchloride)	0,01*		5
Dichloormethaan	0,01*		1000
1,1-dichloorethaan	7		900
1,2-dichloorethaan	7		400
1,1-dichlooretheen	0,01*		10
1,2-dichlooretheen (som)[1]	0,01*		20
Dichloorpropanen (som)[1]	0,8*		80
Trichloormethaan (chloroform)	6		400
1,1,1-trichloorethaan	0,01*		300
1,1,2-trichloorethaan	0,01*		130
Trichlooretheen (Tri)	24		500
Tetrachloormethaan (Tetra)	0,01*		10
Tetrachlooretheen (Per)	0,01*		40
B. Chloorbenzenen[5]			
Monochloorbenzeen	7		180
Dichloorbenzenen (som)[1]	3		50
Trichloorbenzenen (som)[1]	0,01*		10
Tetrachloorbenzenen (som)[1]	0,01*		2,5
Pentachloorbenzenen	0,003*		1
Hexachloorbenzeen	0,00009*		0,5

Stof	Streefwaarde[7]	Interventie-waarde
C. Chloorfenolen[5]		
Monochloorfenolen (som)[1]	0,3	100
Dichloorfenolen (som)[1]	0,2	30
Trichloorfenolen (som)[1]	0,03	10
Tetrachloorfenolen (som)[1]	0,01	10
Pentachloorfenol	0,04	3
D. Polychloorbifenylen (PCB's)		
PCB's (som 7)[1]	0,01*	0,01
E. Overige gechloreerde koolwaterstoffen		
Monochlooranilinen (som)[1]	-	30
Chloornaftaleen (som)[1]	-	6
Dichlooranilinen	-	100#
Trichlooranilinen	-	10#
Tetrachlooranilinen	-	10#
Pentachlooranilinen	-	1#
4-chloormethylfenolen	-	350#
Dioxine (som TEQ)[1]	-	0,000001#
6. Bestrijdingsmiddelen		
A. Organochloor-bestrijdingsmiddelen		
Chloordaan (som)[1]	0,00002*	0,2
DDT (som)[1]	-	-
DDE (som)[1]	-	-
DDD (som)[1]	-	-
DDT/DDE/DDD (som)[1]	0,000004*	0,01
Aldrin	0,000009*	-
Dieldrin	0,0001*	-
Endrin	0,00004*	-
Drins (som)[1]	-	0,1
α-endosulfan	0,0002*	5
α-HCH	0,033	-
β-HCH	0,008*	-
γ-HCH (lindaan)	0,009*	-
HCH-verbindingen (som)[1]	0,05	1
Heptachloor	0,000005*	0,3
Heptachloorepoxide (som)[1]	0,000005*	3
C. Organotinbestrijdingsmiddelen		
Organotinverbindingen (som)[1]	0,00005 - 0,016	0,7
D. Chloorfenoxy-azijnzuur herbiciden		
MCPA	0,02	50
E. Overige bestrijdingsmiddelen		
Atrazine	0,029	150
Carbaryl	0,002	60
Carbofuran	0,009	100
Azinfosmethyl	0,0001	2#
Maneb	0,00005	0,1#
7. Overige stoffen		
Cyclohexanon	0,5	15000
Dimethyl ftalaat	-	-
Diethyl ftalaat	-	-
Di-isobutyl ftalaat	-	-
Dibutyl ftalaat	-	-
Butyl benzylftalaat	-	-
Dihexyl ftalaat	-	-
Di(2-ethylhexyl)ftalaat	-	-
Ftalaten (som)[1]	0,5	5
Minerale olie[4]	50	600
Pyridine	0,5	30
Tetrahydrofuran	0,5	300
Tetrahydrothiofeen	0,5	5000
Tribroommethaan (bromoform)	-	630
Acrylonitril	0,08	5#
Butanol	-	5600#
1,2 butylacetaat	-	6300#
Ethylacetaat	-	15000#
Diethyleen glycol	-	13000#
Ethyleen glycol	-	5500#
Formaldehyde	-	50#
Isopropanol	-	31000#
Methanol	-	24000#
Methylethylketon	-	6000#
Methyl-tert-buthyl ether (MTBE)	-	9400#

Toelichting:

[#] Voor deze stof is geen interventiewaarde vastgesteld, de concentratie betreft een niveau voor ernstige verontreiniging (INEV).

[1] Voor de samenstelling van de somparameters wordt verwezen naar bijlage N van de Regeling bodemkwaliteit.
Voor de berekening van de som TEQ voor dioxine wordt verwezen naar bijlage B van de Regeling Bodemkwaliteit. Voor het optellen van meetwaarden beneden de bepalingsgrens wordt verwezen naar bijlage G onderdeel IV van de Regeling bodemkwaliteit.

[4] De definitie van minerale olie wordt beschreven bij de analysenorm. Indien er sprake is van een verontreiniging met mengsels (bijvoorbeeld benzine of huisbrandolie) dan dient naast de alkaanconcentratie ook de concentratie aan aromatische en/of polycyclische aromatische koolwaterstoffen bepaald te worden. Met deze somparameter is om praktische redenen volstaan. Nadere toxicologische en chemische differentiatie worden bestudeerd.

[5] Voor grondwater zijn de effecten van PAK's, chloorbenzenen en chloorfenolen indirect, als fractie van de individuele interventiewaarde, optelbaar (dat wil zeggen 0,5 x interventiewaarde stof A heeft evenveel effect als 0,5 x interventiewaarde stof B). Dit betekent dat een somformule moet worden gebruikt om te beoordelen of van overschrijding van de interventiewaarde sprake is. Er is sprake van overschrijding van de interventiewaarde voor de som van een groep stoffen indien Σ(Ci/Ii) >1, waarbij Ci= gemeten concentratie van een stof uit de betreffende groep en Ii= interventiewaarde voor de betreffende stof uit de betreffende groep.

[7] De streefwaarde grondwater voor een aantal stoffen **(gemarkeerd met *)** is lager dan of gelijk aan de vereiste rapportagegrens in bijlage G onderdeel IV van de Regeling bodemkwaliteit. Voor het beoordelen van meetwaarden beneden de rapportagegrens, wordt verwezen naar bijlage G.

[9] Voor het omgaan met meetwaarden beneden de bepalingsgrens van het laboratorium wordt verwezen naar bijlage G onderdeel IV van de Regeling bodemkwaliteit.

Bijlage 5 Toelichting op normwaarden grond en grondwater

Bijlage 5: Toelichting normwaarden grond en grondwater

Hieronder wordt uitgebreider op de begrippen achtergrond-, streef- en interventiewaarden en hun betekenis ingegaan.

Bij de toetsing wordt een uitspraak gedaan op parameterniveau én op monsterniveau. Met betrekking tot het bepalen van de achtergrondwaarden kan in sommige gevallen de overall-conclusie op monsterniveau afwijken ten opzichte van de conclusie op parameterniveau als gevolg van de toetsregel die in artikel 4.2.2 van de Regeling Bodemkwaliteit staat. In dit artikel wordt beschreven wat onder het overschrijden van de achtergrondwaarden wordt verstaan.

De achtergrondwaarden (AW) zijn landelijk geldende waarden voor een multifunctionele bodemkwaliteit en geven de bovengrens aan voor wat in de dagelijkse praktijk 'schone grond' wordt genoemd. Deze achtergrondwaarden zijn vastgesteld op basis van gehalten zoals deze voorkomen in de bodem van natuur- en landbouwgronden. Dit omdat in dergelijke gronden geen belasting door lokale verontreinigingsbronnen aanwezig wordt geacht. De streefwaarde (S) geeft het concentratieniveau in grondwater aan waarboven wel en waaronder géén sprake is van een aantoonbare verontreiniging.

De interventiewaarde (I) geeft het concentratieniveau in de grond, waterbodem of grondwater aan waarboven de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft, in ernstige mate kunnen zijn verminderd.
In het overheidsbeleid wordt gesproken van een geval van ernstige bodemverontreiniging, indien de gemiddelde concentratie aan één stof de interventiewaarde overschrijdt in tenminste 25 m^3 grond/slib of voor het grondwater in tenminste 100 m^3 bodemvolume.
Over de hoeveelheid grond/slib of grondwater waarop een eventuele overschrijding van de interventiewaarde zich voordoet kan in een eerste onderzoek meestal nog geen betrouwbare uitspraak worden gedaan. Daarom kunnen op basis van de resultaten van dit eerste onderzoek dan ook geen conclusies worden getrokken ten aanzien van het wel of niet ernstig zijn van het verontreinigingsgeval.

Bij de getoetste waarden is tevens een index opgenomen. Deze index is als volgt berekend:
Index = (GSSD - AW) / (I - AW).
Een negatieve waarde voor de index houdt in dat de gestandaardiseerde meetwaarde (GSSD) lager is dan de achtergrondwaarde. Bij een index boven de 1 ligt de gestandaardiseerde meetwaarde boven de interventiewaarde. Een index tussen de 0 en 0,5 betekent dat de gestandaardiseerde meetwaarde (ver) onder de interventiewaarde ligt. Een index tussen de 0,5 en 1 houdt in dat de gestandaardiseerde meetwaarde (dicht) bij de interventiewaarde ligt. Afhankelijk van de specifieke situatie geeft dit mogelijk aanleiding voor het uitsplitsen van een mengmonster en/ of het uitvoeren van een nader onderzoek. Met een nader bodemonderzoek kan de ernst en spoedeisendheid van het geval wordt vastgesteld. Een nader onderzoek kan worden uitgevoerd als er een duidelijke indicatie bestaat dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Een geval van ernstige bodemverontreiniging kan zich ook voordoen zonder dat de interventiewaarden worden overschreden. Als een verontreiniging zich zodanig in een ander milieucompartiment (bijv. het grondwater) of objecten (bijv. consumptiegewassen) verspreidt dat daar schadelijke effecten kunnen optreden, is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Ook als het bij puntbronnen van verontreinigingen (bijv. op grond van berekeningen) waarschijnlijk is dat zonder maatregelen op korte termijn (binnen maximaal enkele maanden) een verontreiniging van genoemde 25 of 100 m^3 bodemvolume kan optreden, is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Bij de toetsing worden de gemeten gehalten aan de hand van geanalyseerde of geschatte gehalten organisch stof en lutum gevalideerd omgerekend middels BOTOVA naar zogenaamde standaardbodemcondities (bodem met 10% organische stof en 25% lutum). Deze gestandaardiseerde meetwaarden worden vergeleken met de normwaarden, zoals opgenomen in de voorgaande bijlage.

Barium
In de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013 is aangegeven dat de norm voor barium tijdelijk is ingetrokken. Gebleken is namelijk dat de interventiewaarde voor barium lager was dan het gehalte dat van nature in de bodem voorkomt. Indien sprake is van verhoogde bariumgehalten ten opzichte van de natuurlijke achtergrond als gevolg van een antropogene bron, kan dit gehalte worden beoordeeld op basis van de voormalige interventiewaarde voor barium van 920 mg/kg d.s. (voor standaardbodem). Analyses op barium dienen wel nog te worden uitgevoerd, maar de resultaten hoeven dus niet meer getoetst te worden, tenzij een duidelijke antropogene bron aanwezig is.

Bijlage 6 Analysecertificaten

Antea Group
T.a.v. M. Smink
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

Analysecertificaat

Datum: 01-Jun-2016

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2016059925/1
Uw project/verslagnummer	409884
Uw projectnaam	Oudegracht 245
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	24-May-2016

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van
de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	409884	Certificaatnummer/Versie	2016059925/1
Uw projectnaam	Oudegracht 245	Startdatum	25-May-2016
Uw ordernummer		Rapportagedatum	01-Jun-2016/09:31
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer		Pagina	1/2
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		
Projectcode	3400 - Antea Group Energie		

	Analyse	Eenheid	1	2	3
	Voorbehandeling				
	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
Q	Verkleinen brekermolen (cryogeen)			Uitgevoerd	
	Bodemkundige analyses				
S	Droge stof	% (m/m)	92.3	85.1	81.2
S	Organische stof	% (m/m) ds	<0.7	2.2	2.8
Q	Gloeirest	% (m/m) ds	99.4	97.6	96.3
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	<2.0	3.8	13.2
	Metalen				
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	25	68	75
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0.20	0.23	<0.20
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	<3.0	4.2	7.4
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	<5.0	34	59
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.078	0.76	0.36
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5	<1.5	<1.5
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	5.2	9.5	20
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	42	130	57
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	43	90	60
	Minerale olie				
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5.0	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11	12	<11
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	<5.0	9.8	5.8
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6.0	<6.0	<6.0
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	<35	<35
	Polychloorbifenylen, PCB				
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	M01 002 (5-30) 003 (5-20) 006 (10-30) 007 (10-50)	24-May-2016	9039412
2	M02 003 (20-50) 004 (10-50) 005 (0-50) 008 (20-70)	24-May-2016	9039413
3	M03 003 (50-70) 005 (260-300) 006 (100-150)	24-May-2016	9039414

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	409884	Certificaatnummer/Versie	2016059925/1
Uw projectnaam	Oudegracht 245	Startdatum	25-May-2016
Uw ordernummer		Rapportagedatum	01-Jun-2016/09:31
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer		Pagina	2/2
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		
Projectcode	3400 - Antea Group Energie		

	Analyse	Eenheid	1	2	3
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010
S	PCB 138	mg/kg ds	<0.0010	0.0016	<0.0010
S	PCB 153	mg/kg ds	<0.0010	0.0019	<0.0010
S	PCB 180	mg/kg ds	<0.0010	0.0011	<0.0010
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0049 1)	0.0074	0.0049 1)
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK				
S	Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050	<0.050
S	Fenanthreen	mg/kg ds	0.066	0.16	<0.050
S	Anthraceen	mg/kg ds	<0.050	0.057	<0.050
S	Fluorantheen	mg/kg ds	0.094	0.33	<0.050
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	<0.050	0.18	<0.050
S	Chryseen	mg/kg ds	0.055	0.21	<0.050
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0.050	0.098	<0.050
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	<0.050	0.18	<0.050
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	<0.050	0.16	<0.050
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	<0.050	0.16	<0.050
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.46	1.6	0.35 1)

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	M01 002 (5-30) 003 (5-20) 006 (10-30) 007 (10-50)	24-May-2016	9039412
2	M02 003 (20-50) 004 (10-50) 005 (0-50) 008 (20-70)	24-May-2016	9039413
3	M03 003 (50-70) 005 (260-300) 006 (100-150)	24-May-2016	9039414

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.
JK

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2016059925/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
9039412	002	1	5	30	0533059479	M01 002 (5-30) 003 (5-20) 006 (1
9039412	003	1	5	20	0533059478	
9039412	006	1	10	30	0533059695	
9039412	007	1	10	50	0533059436	
9039413	004	1	10	50	0533059696	M02 003 (20-50) 004 (10-50) 005
9039413	005	1	0	50	0533059705	
9039413	008	1	20	70	0533059431	
9039413	003	2	20	50	0533059476	
9039414	003	3	50	70	0533059474	M03 003 (50-70) 005 (260-300) 0
9039414	006	3	100	150	0533059698	
9039414	005	6	260	300	0533059709	

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2016059925/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2016059925/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. pb 3010-2 en gw. NEN-EN 15934
Cryogeen malen AS3000	W0106	Voorbehandeling	Cf. AS3000
Malen cryogeen, max 250 gram	W0106	Crushen	Cf. NVN 7313
Organische stof (gloeirest)	W0109	Gravimetrie	Cf. pb 3010-3 en cf. NEN 5754
Lutum (fractie < 2 µm)	W0171	Sedimentatie	Cf. pb 3010-4 en cf. NEN 5753
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0202	GC-FID	Cf. pb 3010-7 en gw. NEN-EN-ISO 16703
PCB (7)	W0271	GC-MS	Cf. pb 3010-8 en gw. NEN 6980
PAK (10 VROM)	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie juli 2011.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Antea Group
T.a.v. M. Smink
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

Analysecertificaat

Datum: 07-Jun-2016

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2016063713/1
Uw project/verslagnummer	409884
Uw projectnaam	Oudegracht 245
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	31-May-2016

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van
de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	409884	Certificaatnummer/Versie	2016063713/1
Uw projectnaam	Oudegracht 245	Startdatum	02-Jun-2016
Uw ordernummer		Rapportagedatum	07-Jun-2016/16:26
		Bijlage	A,C
Monsternemer	Maarten van Bergen	Pagina	1/2
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		
Projectcode	3400 - Antea Group Energie		

	Analyse	Eenheid	1
	Voorbehandeling		
	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses		
S	Droge stof	% (m/m)	88.8
S	Organische stof	% (m/m) ds	2.5
Q	Gloeirest	% (m/m) ds	97.1
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	5.3
	Metalen		
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	290
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.98
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	6.3
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	48
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.76
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	15
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	790
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	580
	Minerale olie		
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	11
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	40
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	18
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6.0
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	81
	Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.
	Polychloorbifenylen, PCB		
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	M04 009 (20-70) 010 (10-50)	31-May-2016	9051711

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	409884	Certificaatnummer/Versie	2016063713/1
Uw projectnaam	Oudegracht 245	Startdatum	02-Jun-2016
Uw ordernummer		Rapportagedatum	07-Jun-2016/16:26
		Bijlage	A,C
Monsternemer	Maarten van Bergen	Pagina	2/2
Monstermatrix	Grond; Grond (AS3000)		
Projectcode	3400 - Antea Group Energie		

	Analyse	Eenheid	1
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010
S	PCB 138	mg/kg ds	0.0037
S	PCB 153	mg/kg ds	0.0036
S	PCB 180	mg/kg ds	0.0024
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.012
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK		
S	Naftaleen	mg/kg ds	<0.050
S	Fenanthreen	mg/kg ds	0.71
S	Anthraceen	mg/kg ds	0.22
S	Fluorantheen	mg/kg ds	1.4
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0.69
S	Chryseen	mg/kg ds	0.75
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0.31
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0.54
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0.47
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0.41
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	5.5

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	M04 009 (20-70) 010 (10-50)	31-May-2016	9051711

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2016063713/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
9051711	010	1	10	50	0533059756	M04 009 (20-70) 010 (10-50)
9051711	009	2	20	70	0533059769	

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2016063713/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. pb 3010-2 en gw. NEN-EN 15934
Lutum (fractie < 2 µm)	W0171	Sedimentatie	Cf. pb 3010-4 en cf. NEN 5753
Cryogeen malen AS3000	W0106	Voorbehandeling	Cf. AS3000
Organische stof (gloeirest)	W0109	Gravimetrie	Cf. pb 3010-3 en cf. NEN 5754
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0202	GC-FID	Cf. pb 3010-7 en gw. NEN-EN-ISO 16703
Chromatogram MO (GC)	W0202	GC-FID	Gelijkw. NEN-EN-ISO 16703
PCB (7)	W0271	GC-MS	Cf. pb 3010-8 en gw. NEN 6980
PAK (10 VROM)	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie juli 2011.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

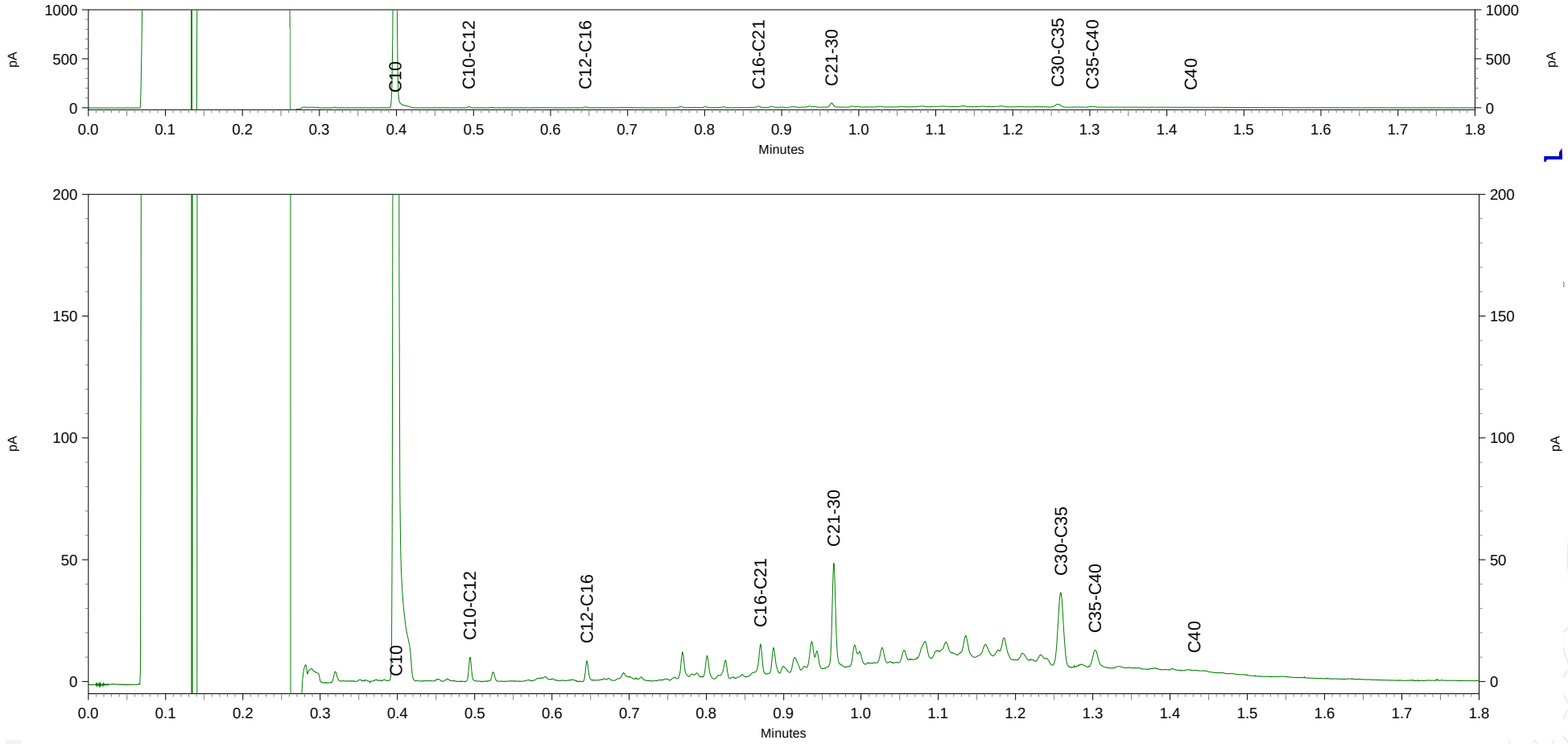
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 9051711
Certificate no.: 2016063713
Sample description.: M04 009 (20-70) 010 (10-50)
V



Analyse certificaat

Datum rapportage 10-06-2016

Monsternummer: **16-105010**

Rapportnummer: 1606-1063_01

RPS analyse bv
E asbest@rps.nl
W www.rps.nl

Breda
Minervum 7002
Postbus 3440
4800 DK Breda
T 0880 - 235720

Zwolle
Ampèrestraat 35
Postbus 40172
8004 DD Zwolle
T 0880 - 235755

Ordernummer RPS	1606-1063
Ordernummer opdrachtgever	2016065719
Opdrachtgever	Antea Nederland Almere Postbus 10044 1301 AA Almere-Stad
Datum order	08-06-2016
Datum analyse	10-06-2016
Monstergegevens afkomstig van	Opdrachtgever
Monsternummer opdrachtgever	9058163
Barcode	r009127971, r009127972, r009127844
Datum monstername	
Adres monstername	Oudegracht 245
Monsternamepunt	
Opmerking	ASBM01 asbm1 (20-70) asbm1 (20-70) asbm3 (
Soort monster	Grond

De analyse is uitgevoerd door RPS analyse: vestiging Breda

Onderzoeksmethode: Conform NEN 5707, AS3000; pakket 3070/3270 en AP04-SG-XVIII

Nat ingezet gewicht (kg) 12,591

	Gewicht	Gew mat	N	Percentage grond onderzocht	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Hechtgebonden	Niet hechtgebonden	Totaal
	kg	gram		%	mg	mg	mg	mg	mg	mg
> 16 mm	0,000	0,000	0	100,0	-	-	-	-	-	-
8-16 mm	0,390	0,000	0	100,0	-	-	-	-	-	-
4-8 mm	0,444	0,000	0	100,0	-	-	-	-	-	-
2-4 mm	0,220	0,000	0	100,0	-	-	-	-	-	-
1-2 mm	0,232	0,000	0	21,6	-	-	-	-	-	-
0,5-1 mm	0,697	0,000	0	7,2	-	-	-	-	-	-
< 0,5 mm	9,159	0,000	0	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	11,141	0,000	0		-	-	-	-	-	-

	Totaal Chrysotiel	Totaal Amosiet	Totaal Crocidoliet	Totaal hechtgebonden	Totaal niet hechtgebonden	Totaal asbest
Totaal asbest (mg/kg d.s.)	-	-	-	-	-	<1,3
Ondergrens (mg/kg d.s.)	-	-	-	-	-	-
Bovengrens (mg/kg d.s.)	-	-	-	-	-	-

Droge stof 88,5 % (m/m) *

Gewogen asbest (mg/kg d.s.) -

Aangetroffen materiaal: Geen

TESTEN RvA L 192

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB

Niels Kunzel

Labcoördinator

RPS analyse bv KvK **20059540** BTW **NL0089.00.620.B.01**

Nederland I Engeland I Ierland I Rusland I Verenigde Staten I Canada I Australië I Zuidoost-Azië I Brazilië I Midden-Oosten I Afrika

Analyse certificaat

Datum rapportage 10-06-2016

Monsternummer: 16-105010

Rapportnummer: 1606-1063_01

Ordernummer RPS	1606-1063
Ordernummer opdrachtgever	2016065719
Opdrachtgever	Antea Nederland Almere Postbus 10044 1301 AA Almere-Stad
Datum order	08-06-2016
Datum analyse	10-06-2016
Monstergegevens afkomstig van	Opdrachtgever
Monsternummer opdrachtgever	9058163
Barcode	r009127971, r009127972, r009127844
Datum monstername	
Adres monstername	Oudegracht 245
Monsternamepunt	
Opmerking	ASBM01 asbm1 (20-70) asbm1 (20-70) asbm3 (
Soort monster	Grond

Toelichting

* Droge stof is volgens eigen methode.
- = Niet aantoonbaar
< = Het totaal asbest (mg/kg d.s.) bevindt zich onder de bepalingsgrens
N = Het aantal stukken asbesthoudend materiaal dat is geteld in het onderzochte deel van de desbetreffende fractie
LB > 3 betekent meer dan 3 losse vezels en/of vezelbundels
LB <= 3 betekent 1-3 losse vezels en/of vezelbundels
Bij aantreffen van NIET-hechtgebonden asbesthoudende materialen dient, indien relevant voor het onderzoek, voor de fractie < 0,5 mm tevens analyse m.b.v. SEM/EDX uitgevoerd te worden.
De resultaten hebben uitsluitend betrekking op het aangeboden monster.
Opmerking: indien de monstername uitgevoerd is door derden is RPS analyse bv niet verantwoordelijk voor de representativiteit van de monstername.
Boven- en ondergrenzen zijn bepaald m.b.v. het 95% betrouwbaarheidsinterval.
Alleen aan het originele complete analyse certificaat kunnen rechten worden ontleend.

TESTEN
RvA L 192

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB

Niels Kunzel

Labcoördinator

Antea Group
T.a.v. M. Smink
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

Analysecertificaat

Datum: 03-Jun-2016

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2016062718/1
Uw project/verslagnummer	409884
Uw projectnaam	Oudegracht 245
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	31-May-2016

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van
de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	409884	Certificaatnummer/Versie	2016062718/1
Uw projectnaam	Oudegracht 245	Startdatum	31-May-2016
Uw ordernummer		Rapportagedatum	03-Jun-2016/11:44
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	Maarten van Bergen	Pagina	1/2
Monstermatrix	Water; Water (AS3000)		
Projectcode	3400 - Antea Group Energie		

	Analyse	Eenheid	1	2
	Metalen			
S	Barium (Ba)	µg/L	24	<20
S	Cadmium (Cd)	µg/L	<0.20	<0.20
S	Kobalt (Co)	µg/L	<2.0	<2.0
S	Koper (Cu)	µg/L	13	2.2
S	Kwik (Hg)	µg/L	<0.050	<0.050
S	Molybdeen (Mo)	µg/L	4.4	4.5
S	Nikkel (Ni)	µg/L	<3.0	<3.0
S	Lood (Pb)	µg/L	<2.0	<2.0
S	Zink (Zn)	µg/L	<10	<10
	Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen			
S	Benzeen	µg/L	<0.20	<0.20
S	Tolueen	µg/L	<0.20	<0.20
S	Ethylbenzeen	µg/L	<0.20	<0.20
S	o-Xyleen	µg/L	<0.10	<0.10
S	m,p-Xyleen	µg/L	<0.20	<0.20
S	Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0.21 [1)]	0.21 [1)]
	BTEX (som)	µg/L	<0.90	<0.90
S	Naftaleen	µg/L	<0.020	<0.020
S	Styreen	µg/L	<0.20	<0.20
	Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen			
S	Dichloormethaan	µg/L	<0.20	<0.20
S	Trichloormethaan	µg/L	<0.20	<0.20
S	Tetrachloormethaan	µg/L	<0.10	<0.10
S	Trichlooretheen	µg/L	<0.20	<0.20
S	Tetrachlooretheen	µg/L	<0.10	<0.10
S	1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0.20	<0.20
S	1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0.20	<0.20
S	1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0.10	<0.10
S	1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0.10	<0.10
S	cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10	<0.10

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	005-1-1 005 (400-500)	31-May-2016	9048676
2	006-1-1 006 (400-500)	31-May-2016	9048677

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	409884	Certificaatnummer/Versie	2016062718/1
Uw projectnaam	Oudegracht 245	Startdatum	31-May-2016
Uw ordernummer		Rapportagedatum	03-Jun-2016/11:44
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	Maarten van Bergen	Pagina	2/2
Monstermatrix	Water; Water (AS3000)		
Projectcode	3400 - Antea Group Energie		

	Analyse	Eenheid	1	2
S	trans 1,2-Dichlooretheen	µg/l	<0.10	<0.10
	CKW (som)	µg/l	<1.6	<1.6
S	Tribroommethaan	µg/l	<0.20	<0.20
S	Vinylchloride	µg/l	<0.10	<0.10
S	1,1-Dichlooretheen	µg/l	<0.10	<0.10
S	1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/l	0.14 [1)]	0.14 [1)]
S	1,1-Dichloorpropaan	µg/l	<0.20	<0.20
S	1,2-Dichloorpropaan	µg/l	<0.20	<0.20
S	1,3-Dichloorpropaan	µg/l	<0.20	<0.20
S	Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/l	0.42	0.42
	Minerale olie			
	Minerale olie (C10-C12)	µg/l	<10	<10
	Minerale olie (C12-C16)	µg/l	<10	<10
	Minerale olie (C16-C21)	µg/l	<10	<10
	Minerale olie (C21-C30)	µg/l	<15	<15
	Minerale olie (C30-C35)	µg/l	11	<10
	Minerale olie (C35-C40)	µg/l	<10	<10
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/l	<50	<50

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	005-1-1 005 (400-500)	31-May-2016	9048676
2	006-1-1 006 (400-500)	31-May-2016	9048677

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2016062718/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
9048676	005	1	400	500	0680192147	005-1-1 005 (400-500)
9048676	005	2	400	500	0680190947	
9048676	005	3	400	500	0800320572	
9048676					0680192147	
9048677	006	1	400	500	0680190935	006-1-1 006 (400-500)
9048677	006	2	400	500	0680190936	
9048677	006	3	400	500	0800320556	
9048677					0680190936	

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2016062718/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2016062718/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Barium (Ba)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cobalt (Co)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0421	ICP-MS	Cf. pb 3110-3 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Xylenen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Aromaten (BTEXN)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Styreen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
VOCl (11)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Tribroommethaan (Bromoform)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Vinylchloride	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichlooretheen	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiClEtheen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,1-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,2-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
1,3-Dichloorpropaan	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
DiChlprop. som AS300	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-2 en gw. NEN EN ISO 15680
Minerale Olie (GC) (C10 - C40)	W0215	LVI-GC-FID	Cf. pb 3110-5

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie juli 2011.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
VAT/BTW No. NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage 7 Toelichting toetsingskader asbest

Bijlage 7: Toelichting toetsingskader asbest

De resultaten van het NEN 5707 onderzoek worden conform het huidige overheidsbeleid getoetst aan de interventiewaarde uit de Circulaire bodemsanering. De interventiewaarde voor asbest in bodem, grond en baggerspecie bedraagt 100 mg/kg d.s., uitgaande van een gewogen gehalte (de concentratie serpentijnasbest, vermeerderd met tien maal de concentratie amfiboolasbest).

Voor het bepalen van de spoedeisendheid van een sanering van een bodemverontreiniging met asbest die is ontstaan voor juni 1993 dient gebruik te worden gemaakt van het protocol 'Milieuhygiënisch Saneringscriterium Bodem - protocol asbest'. Dit protocol is opgenomen als bijlage 3 van de Circulaire bodemsanering.

Op basis van het fysische en chemische karakter is er voor asbest geen sprake van verspreidingsrisico en ecologisch risico, maar wel van humaan risico. In dit kader worden twee categorieën van (humane) risico's onderscheiden:

Acceptabele risico's
Hierbij dient de plaats, mate en omvang van de bodemverontreiniging nauwkeurig geregistreerd te worden bij het Kadaster. Ook kan het bevoegd gezag voorschrijven om beheersmaatregelen te treffen om blootstelling aan de verontreiniging te voorkomen. Als de inrichting van de locatie wijzigt, dienen de locatiespecifieke risico's opnieuw te worden beoordeeld.

Onacceptabele risico's
Naast kadastrale registratie dienen spoedig saneringsmaatregelen te worden genomen op het betreffende deel van de locatie. De termijn 'spoedig' dient uitgewerkt te worden door het bevoegd gezag in een beschikking.

Puin

De resultaten van het NEN 5897 onderzoek worden conform het huidige overheidsbeleid getoetst aan de regelingeving zoals opgenomen in het Productenbesluit asbest.

In het Productenbesluit asbest is vermeld dat het verboden is om asbest of asbesthoudende producten te vervaardigen, in Nederland in te voeren, voorhanden te hebben, aan een ander ter beschikking te stellen, toe te passen of te bewerken. Een product wordt niet als asbesthoudend beschouwd als aan het product geen asbest opzettelijk is toegevoegd en waarvan de concentratie serpentijnasbest, vermeerderd met tien maal de concentratie amfiboolasbest niet hoger is dan 100 mg/kg d.s. Deze waarde wordt in voorliggende rapportage aangeduid als restconcentratienorm.

Hergebruik van grond en puin

Indien de grond en het puin wordt hergebruikt, is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. In dit besluit is opgenomen dat voor asbest in grond en puin een gewogen gehalte van 100 mg/kg d.s. (de concentratie serpentijnasbest, vermeerderd met tien maal de concentratie amfiboolasbest) als maximale samenstellingswaarde geldt.

Bijlage 8 Kwaliteitsaspecten bodemonderzoek

Bijlage 8: Kwaliteitsaspecten bodemonderzoek

Betrouwbaarheid/garanties

Bodemonderzoek wordt in zijn algemeenheid uitgevoerd door het steekproefsgewijs bemonsteren van al dan niet verdachte bodemlagen. Hoewel Antea Group conform de toepasselijke en van kracht zijnde regelgeving handelt, is het juist deze steekproefsgewijze benadering die het onmogelijk maakt garanties ten aanzien van de verontreinigingssituatie af te geven op basis van de resultaten van een bodemonderzoek.

Het vorenstaande betekent dat Antea Group op voorhand geen aansprakelijkheid accepteert ten aanzien van mogelijke beslissingen die de opdrachtgever naar aanleiding van het door Antea Group uitgevoerde bodemonderzoek neemt. In een voorkomend geval adviseren wij u altijd contact op te nemen met uw aanspreekpunt binnen Antea Group.

In dit kader kan ook worden opgemerkt dat de voor het historisch onderzoek geraadpleegde bronnen niet altijd zonder fouten en volledig zijn. Voor het verkrijgen van historische informatie is Antea Group wel afhankelijk van deze bronnen, waardoor Antea Group niet kan instaan voor de juistheid en volledigheid van de verzamelde historische informatie.

Certificatie/accreditatie

Antea Group is gecertificeerd volgens NEN-ISO 9001. Ons bureau is lid van de Vereniging Kwaliteitsborging Bodemonderzoek (VKB).

Het veldwerk is uitgevoerd conform de BRL SIKB 2000 (Beoordelingsrichtlijn voor het SIKB-proces-certificaat voor veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek). Antea Group is volgens dit SIKB-procescertificaat gecertificeerd en erkend. Eventuele afwijkingen van de beoordelingsrichtlijn zijn in voorliggend rapport vermeld. In het colofon staan de namen en parafen van de veldmedewerkers die de kritische functies binnen het veldwerk hebben uitgevoerd.

De naleving van de kwaliteitseisen en procedures wordt periodiek getoetst door interne auditors en externe auditors, onder toezicht van de Raad voor Accreditatie (RvA).

De onderzochte locatie is niet in eigendom van Antea Group of gerelateerde zusterbedrijven.

De in het bodemonderzoek benodigde analyses van grond en grondwater laat Antea Group verrichten door een door de RvA geaccrediteerd laboratorium. Deze accreditatie garandeert dat bij de analyses consequent de juiste en vastgelegde procedures worden gehanteerd zodat de analyseresultaten een hoge betrouwbaarheid hebben. Voor de analyses geldt dat deze conform het Accreditatieschema(AS)3000 zijn uitgevoerd. De analyseresultaten zijn gevalideerd getoetst middels BOTOVA.

Toepassing grond en asbest

Het bodemonderzoek geeft inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in het kader van het gebruik en/of de bestemming van de onderzochte locatie. Indien echter grond van de locatie wordt afgevoerd voor toepassing elders, volstaan de resultaten van het verrichte bodemonderzoek mogelijk niet. Afhankelijk van de omvang van de af te voeren partij(en) grond en de eisen die door de acceptant of het bevoegd gezag ter plaatse van de nieuwe toepassingslocatie worden gesteld (bijvoorbeeld aanwezigheid van een bodemkwaliteitskaart met bijbehorend bodembeheerplan), dient de grond eventueel nog conform de richtlijnen van het Besluit bodemkwaliteit te worden onderzocht.

Met nadruk wordt vermeld dat onderzoek naar de aanwezigheid van asbest in de bodem geen onderdeel uitmaakt van onderzoek dat door Antea Group volgens de NEN 5740 is uitgevoerd. Als tijdens het veldwerk in de bodem asbestverdachte materialen zijn opgemerkt, dan komt dit in de profielbeschrijvingen en de conclusies naar voren. Specifiek onderzoek naar de aanwezigheid van asbest in de bodem dient volgens de NEN 5707 ‘Inspectie, monsterneming en analyse van asbest in de bodem’ te zijn uitgevoerd.

Bijlage 9 Verantwoording onderzoek BRL 2000

Colofon

Verantwoording	
Project:	VO Oudegracht 245 Utrecht
Projectnummer:	409884

Bij het onderzoek zijn de volgende protocollen gevolgd *(aankruisen door projectleider/projectmedewerker):*

- [x] Plaatsen van handboringen en peilbuizen (protocol 2001)
- [x] Nemen van grondwatermonsters (protocol 2002)
- [ ] Milieuhygiënisch onderzoek waterbodems (protocol 2003)
- [x] Locatie-inspectie en monsterneming van asbest in bodem (protocol 2018)

Verklaring functiescheiding
Ik verklaar dat het veldwerk onafhankelijk van de opdrachtgever is uitgevoerd conform de eisen van de BRL 2000 en het vermelde protocol

Protocol	Datum/Periode	Naam veldwerker*	Naam veldwerkbureau**	Handtekening
2001/ 2018	24-5-16	m v Beijeren	Bureau: ---------- Cert.nr.***:	
2002/2001 2018	31-5-16	m v Beijeren	Bureau: ---------- Cert.nr.***:	
			Bureau: ---------- Cert.nr.***:	
			Bureau: ---------- Cert.nr.***:	
			Bureau: ---------- Cert.nr.***:	
			Bureau: ---------- Cert.nr.***:	
			Bureau: ---------- Cert.nr.***:	

* Naam invullen van de eerstverantwoordelijke veldwerker die op de betreffende datum/periode de werkzaamheden heeft uitgevoerd.

** Alleen invullen als het veldwerk niet door Antea Group is uitgevoerd maar is uitbesteed aan een ander bureau.

*** Het veldwerkbureau dient hier het nummer van het BRL2000-certificaat te noteren, zoals vermeld op de site van Bodemplus

Bijlage 10 Kopieën relevante gegevens vooronderzoek

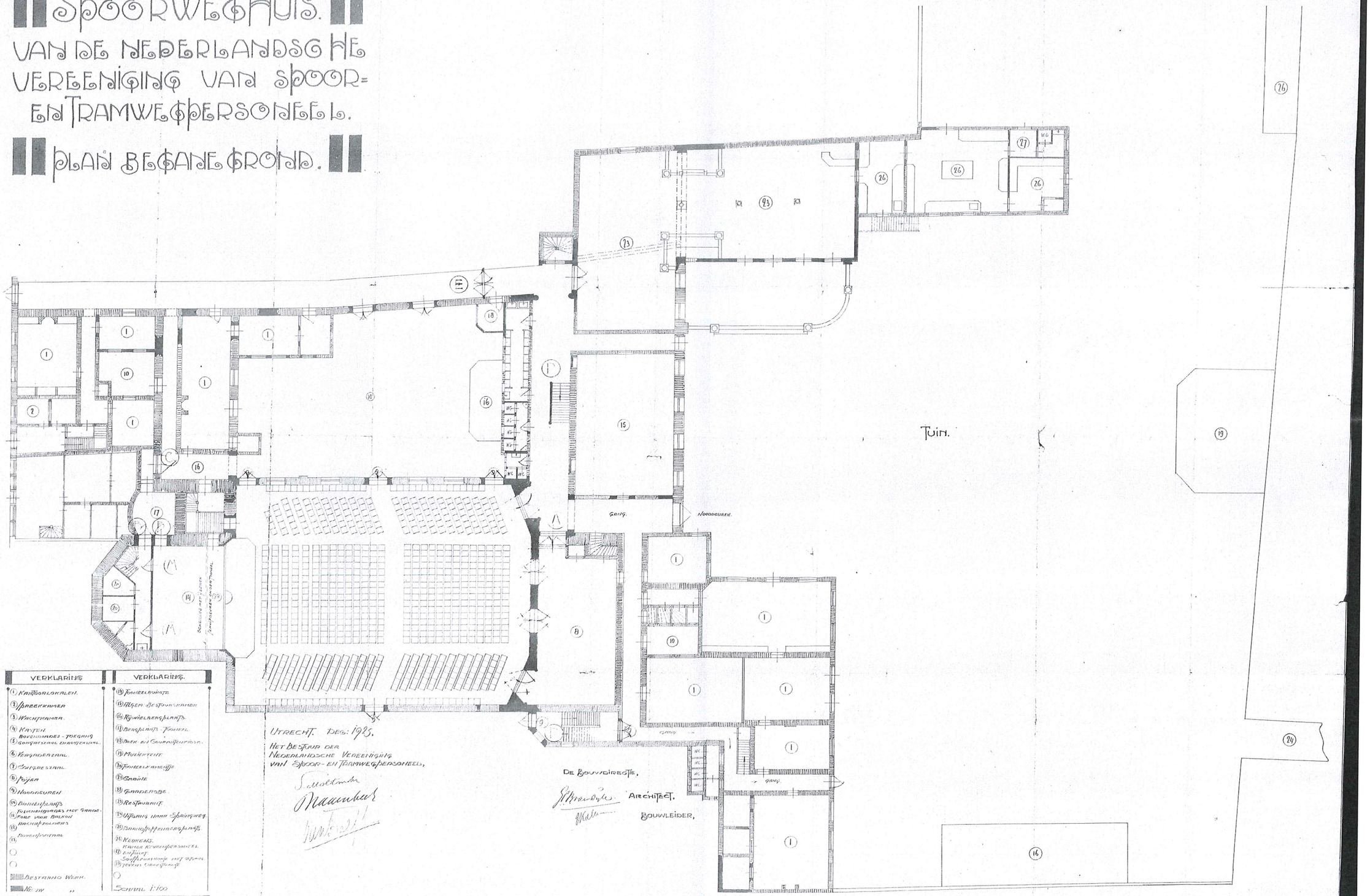
IV
8029/06
1926

BLAD No. 1.

SPOORWEGHUIS.

VAN DE NEDERLANDSCHE VEREENIGING VAN SPOOR- EN TRAMWEGPERSONEEL.

PLAN BEGANE GROND.



VERKLARING	VERKLARING.
(1) Kantoorlokalen.	(15) Bibliotheekruimte.
(2) Spreekkamer	(15) Alg. Bestuurskamer
(3) Wachtkamer.	(16) Rijwielrekplaats.
(4) Kasten. Bovendeel - toegang	(17) Bergplaats Fotheel.
(5) Gemeenschappelijke kantoorruimte.	(18) Berg- en Gereedschapshok.
(6) Vergaderzaal.	(19) Moeskeet.
(7) Conferentiezaal.	(20) Fotheel-inrichting.
(8) Foyer	(21) Cabine
(9) Noodgeuren	(22) Garderobe.
(10) Dienstplaats	(23) Restauratie.
(11) Toegangsdeur met glazen paar voor Balkon Machtzolders	(24) Uitgang naar Springweg
(12) Bovenportaal	(25) Dienstoppermeesterplaats.
(13)	(26) Keukens. Kantoor Keukenpersoneel
○	(27) Entree. Schuifdeurhokje met afgang
○	(28) Tevens Urinoirruimte
Bestaand Werk.	○
Nieuw "	Schaal 1:100

Utrecht. Dec: 1925.

Het Bestuur der Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel,

Schuitemaker
Naaijkens
Wiebenga

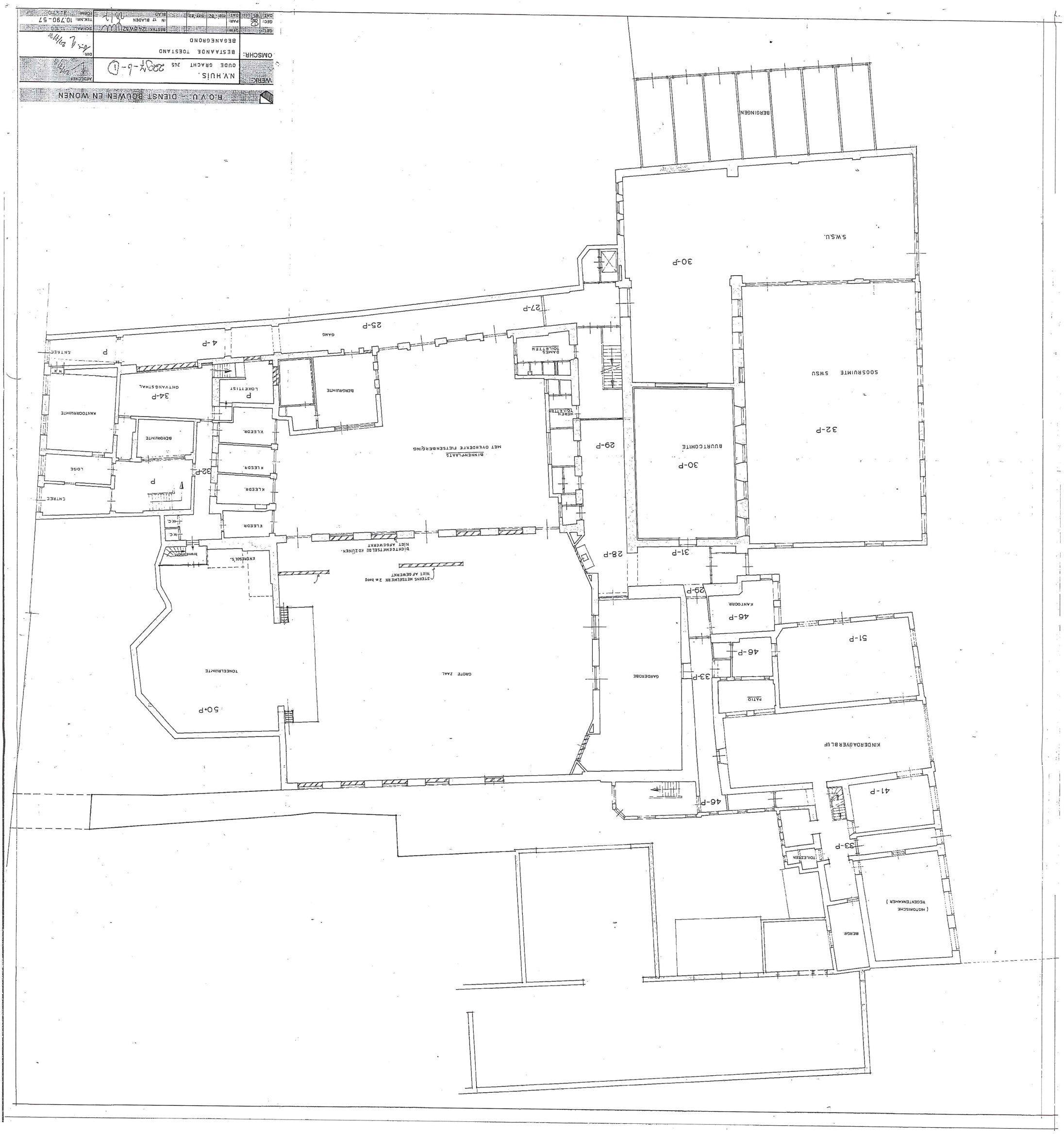
De Bouwdirectie,

G. Mondria Architect.
Bouwleider,

R.O.V.U. - DIENST BOUWEN EN WONEN

WERK:	N.V.HUIS.
OMSCHR:	OUDE GRACHT 245
	BESTAANDE TOESTAND
	BEGANEGROND
DIR:	
AFD.CHEF:	

GETR: CCW: BESTEK:12&W62 SCHAAL: 1:100
GEC: 82 PAR: NR: 82 SEC: 62 N 17 BLADEN BLAD TEKNR: 10.790-57
DATE: 85 JUL DAT: FORM: 2-1370



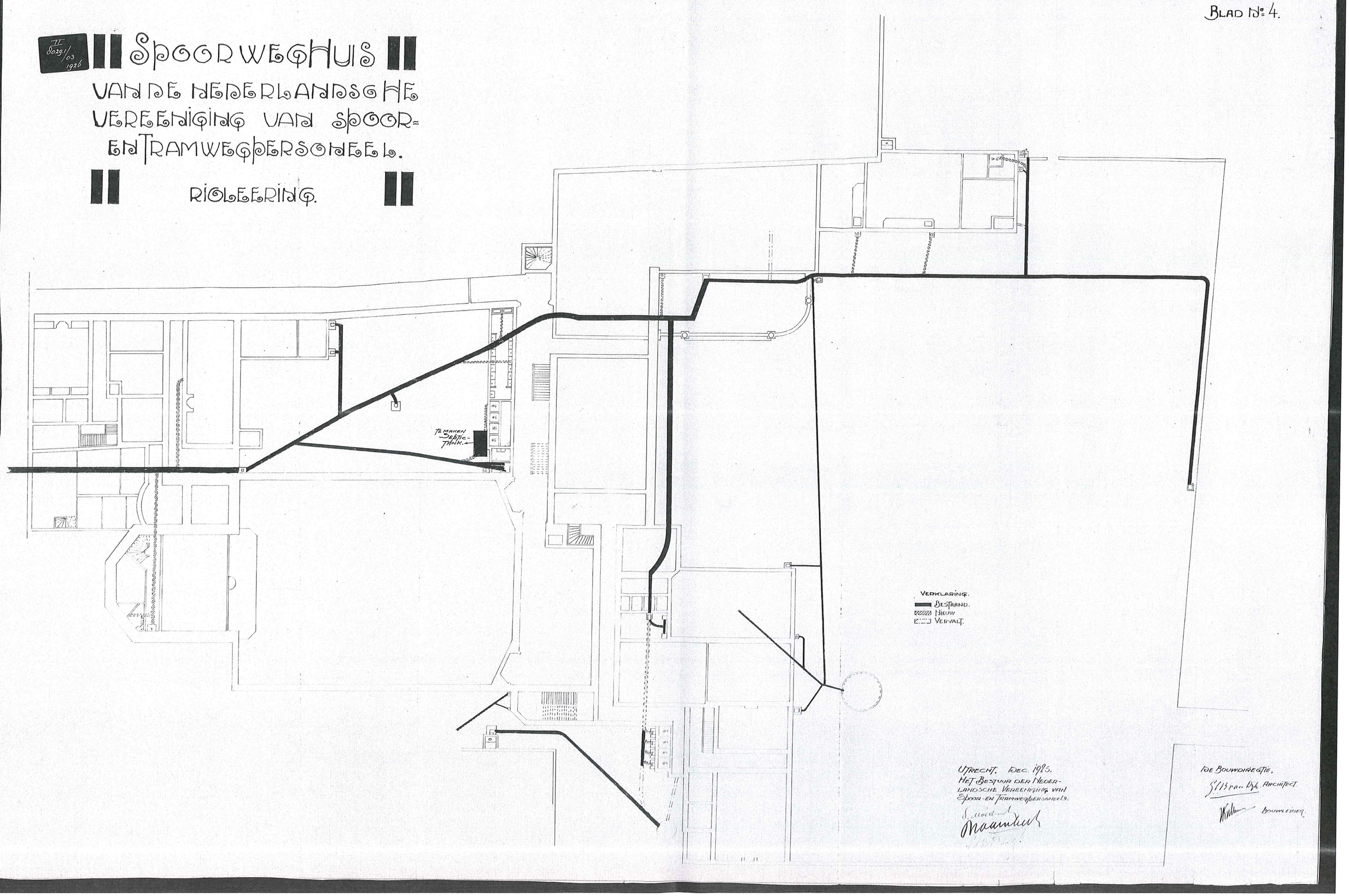
II 8029/03 1926

SPOORWEGHUIS

VAN DE NEDERLANDSCHE VEREENIGING VAN SPOOR- EN TRAMWEGPERSONEEL.

RIOLEERING.

BLAD N°: 4.



UTRECHT. DEC. 1925.
HET BESTUUR DER NEDERLANDSCHE VEREENIGING VAN SPOOR-EN TRAMWEGPERSONEEL.

DE BOUWDIREGTIE,
STIJN VAN DYK. ARCHITECT.
BOUWLEIDER.

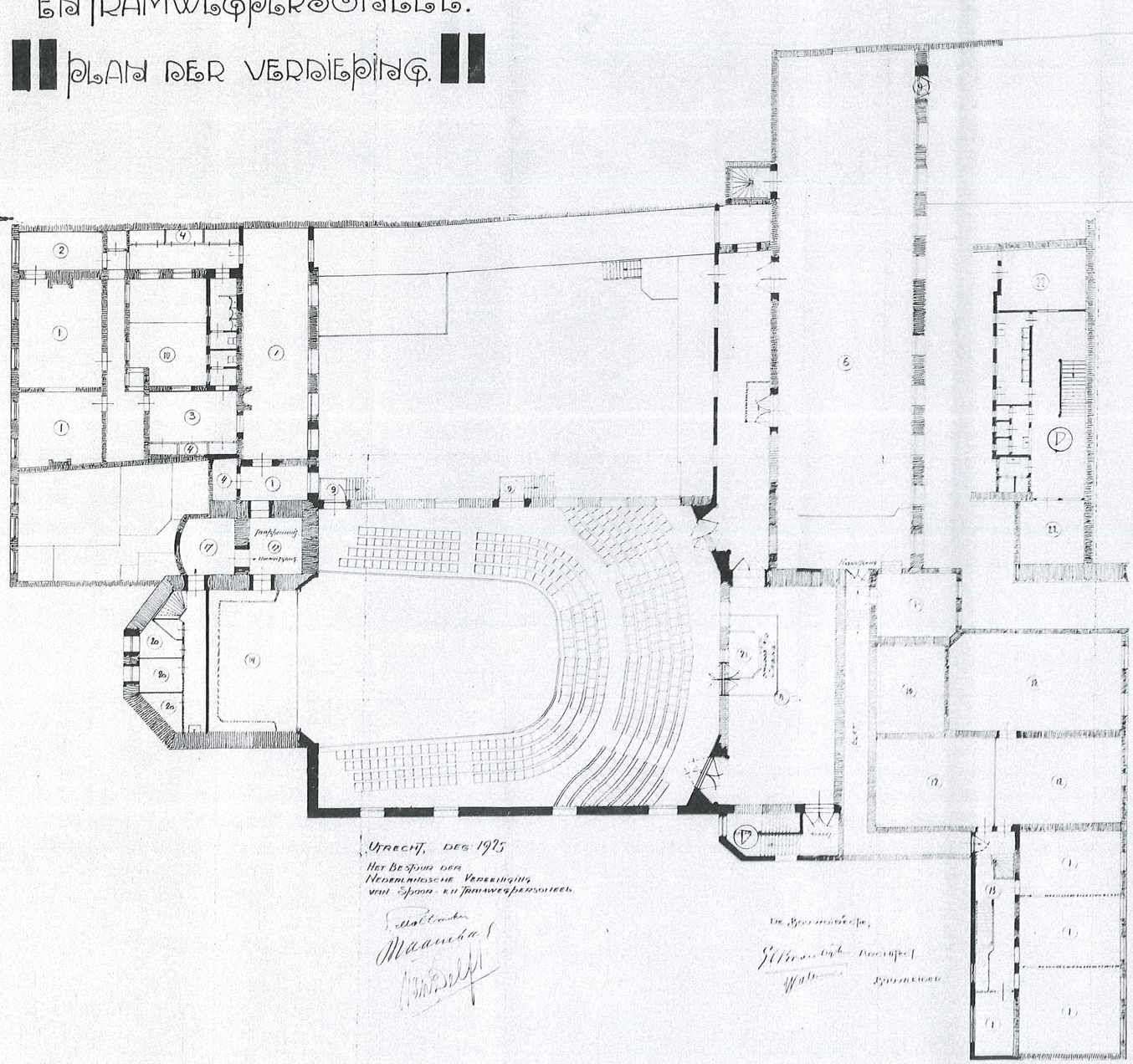
II
8029/02
1926

SPOORWEGHUIS

VAN DE NEDERLANDSCHE VEREENIGING VAN SPOOR- EN TRAMWEGPERSONEEL.

PLAN DER VERDIEPING.

BLAD N°: 2.



UTRECHT, DEC 1925

HET BESTUUR DER
NEDERLANDSCHE VEREENIGING
VAN SPOOR- EN TRAMWEGPERSONEEL.

De Voorzitter,

De Secretaris,

aanzicht A-A

aanzicht B

aanzicht C

toegang vanaf Sprangweg

zaal oost

zaal oost

keuken en verwarmingsruimte

plafond

portaal oost

kamer oost

kamer oost

kamer oost

kamer oost

gang oost

gang oost

plattegrond bestaande toestand

verblijfsruimte West
66 m²

verblijfsruimte West
33 m²

verblijfsruimte West
81 m²

keuken en verwarmingsruimte

kamer parterre West

entree West

gang West

garderobe West

toegang West

plattegrond nieuwe toestand

Hierbij wordt geen goedkeuring gericht op de in deze tekening aangegeven afmetingen en constructie (delen van gewapend beton, staal, hout e.d.). Deze dienen door de aannemer van de bouw- en woningdienst (alleen normale trappen bij 18 cm. optrede hiervan uitgezonderd).

7H82-2

14 JUNI 1978

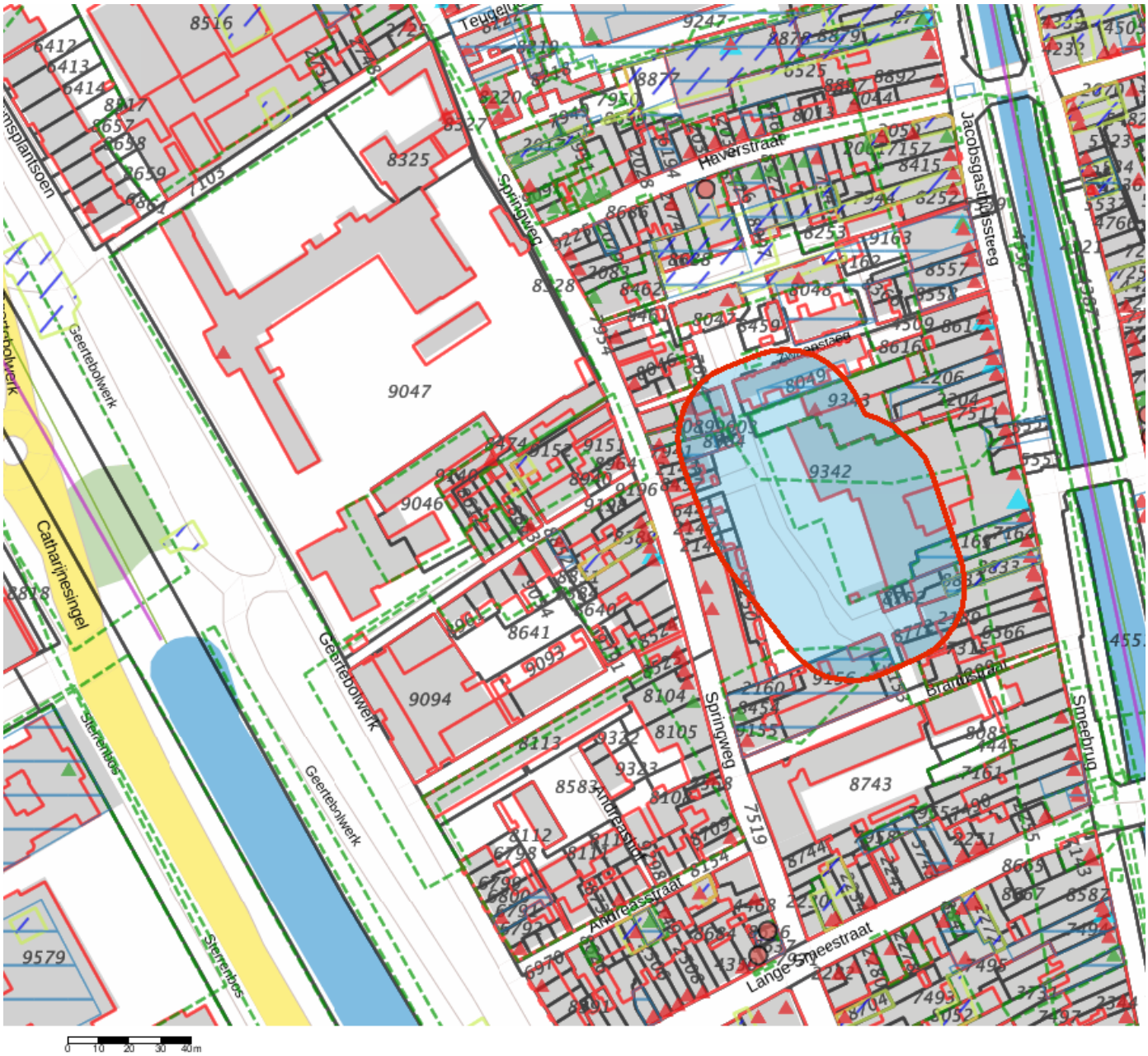
Bouw en inrichting van een kinderdagverblijf en een gymzaal van het „W-huis" gelegen Oudegracht-Oost te Utrecht.
Opdrachtgever: Provinciaal Sociaal Centrum Utrecht (PSCU).

Architectenbureau van Overbeeke bv. te Utrecht. 16 mei 1978.
Bestek bouwaanvraagtekening. school 1930. Dossier 095, blad 1.

Gemeente Utrecht

oudegracht 245

Omgevingsrapportage



Watergangen met duikers

Precario HBO tanks

Luchtfoto's met interpretatie

Literatuur 1700

Kadaster 1832

Historische activiteiten
- ongekoppeld
- gekoppeld

Hinderwet 4

Hinderwet

Ged. Sloten verhardingen
- gedempte sloot
- oude sintelweg
- verharde weg
- voormalige dijk
- voormalige rails
- voormalige weg

Brandstoftanks
- gesaneerd
- ongesaneerd

Bomkraters

Bedrijven carthoteek

Bodemlocaties

Achtergrondkaart

Percelen

Inhoudsopgave

Voorblad
Inhoudsopgave
Inleiding
Brandstraat/Hoek Oudegracht
Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine
Oudegracht 213 e.o.
Oudegracht 245 Tivoli
Oudegracht 251
Springweg 134
Springweg 88
Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging
Zwaansteeg t.o. 17
Bodemonderzoek Zwaansteeg
Zwaansteeg 11 Oudegracht 229
Disclaimer
Toelichting

In deze rapportage treft u gegevens aan die afkomstig zijn uit het BIS van de gemeente Utrecht. Hiermee krijgt u een indruk van de aan- of afwezigheid van gegevens over mogelijke bodemverontreiniging in het geselecteerde gebied. Het ontbreken van gegevens in het BIS of deze rapportage wil niet zeggen dat er geen bodemverontreiniging op een perceel of in een gebied aanwezig is.

1. Deze pagina bevat een tekening van het geselecteerde gebied.
2. Informatie over het geselecteerde gebied, per locatie gegroepeerd.
   De in het bodeminformatiesysteem van de gemeente Utrecht aangetroffen informatie over locaties die zich binnen het geselecteerde gebied bevinden.
3. Disclaimer.
4. Toelichting op de rapportage. Hier vindt u de uitleg van de gegevens die in dit rapport zijn vermeld.

Als u vragen heeft over de in dit rapport vermelde gegevens dan kunt u contact opnemen met de gemeente Utrecht via email BodemInfo@utrecht.nl of telefonisch 14024.

Locatie: Brandstraat/Hoek Oudegracht

Locatie

Adres	BRANDSTRAAT 11 Utrecht
Locatienaam	Brandstraat/Hoek Oudegracht
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	Beoordeling	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	Status asbest	
Status rapporten		Status asbest	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	**Referentie**
01-01-1987	Historisch onderzoek	Brandstraat/Hoek Oudegracht	DRO Utrecht	05.24
28-01-1988	Saneringsonderzoek	Brandstraat/Hoek Oudegracht	IGF Utrecht B.V.	87.685 HE/JR
01-02-1988	Orienterend bodemonderzoek	Brandstraat/Hoek Oudegracht	ROVU	

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onbekend	0	0	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine

Locatie

Adres	CROESELAAN 0 Utrecht
Locatienaam	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Monitoring	Beoordeling	Ernstig, spoed, risico's wegnemen en uiterlijk saneren voor 2015
Is van voor 1987	Ja	Status asbest	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		Status asbest	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	**Referentie**
29-04-2015	Saneringsplan	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	RoyalHaskoningDHV	MD-AF20140000
07-01-2016	Monitoringsrapportage	Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer Biowasmachine	KWA Bedrijfsadviseur	3108670DR04

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
autobusstation -remise	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
autoparkeer- en -stallingsbedrijf	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
autoreparatiebedrijf	1924	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
benzinetank (ondergronds)	1967	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
brandstoffendetailhandel (vaste en vloeibare)	1930	1935	Nee	Per definitie	>S	Nee
brandstoftank (ondergronds)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

bromfiets- en scooterverhuurbedrijf	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
broodfabriek	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf	1898	1935	Ja	Per definitie	Nee	Nee
chemische wasserij/stomerij	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
cliché-platenfabriek/chemigrafisch bedrijf	1930	1935	Ja	Per definitie	>S	Nee
cv- en luchtbehandelingsapparatuurinstallatiebedrijff	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
dakpannenfabriek	1880	1935	Ja	Per definitie	>S	Nee
dierlijke oliën- en vettengroothandel	9999	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee
dieseltank (ommuurd)	1989	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
dieseltank (ondergronds)	1956	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
drukkerijen en aanverwante activiteiten	1898	1935	Nee	Per definitie	>S	Nee
elektrotechnisch installatiebedrijf	1915	1935	Ja	Per definitie	Nee	Nee
foto- en filmontwikkelcentrale	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
fotografisch bedrijf	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
gemeentelijke, provinciale en rijkswerkplaatsen (weg- en waterbouw)	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
grafische afwerkcentrale	9999	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee
hbo-tank (ondergronds)	9999	1995	Nee	Per definitie	>S	Nee
hout- en plaatmateriaalhandel	1930	1935	Ja	Per definitie	>S	Nee
kopieerinrichting	9999	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee
kunstharsfabriek	1959	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee

leerlooierij (na 1900, chroomzouten)	1830	1830	Ja	Per definitie	Nee	Nee
loodgieters-, fitters- en sanitairinstallatiebedrijf	1968	1979	Ja	Per definitie	>S	Nee
machine- en apparatenindustrie	1930	1935	Ja	Per definitie	Nee	Nee
machinegroothandel	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
medische, chirurgische en tandheelkundige apparaten en instrumentenfabriek	1930	1935	Ja	Per definitie	Nee	Nee
metaalconstructiebedrijf	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
metaalslijp-, -polijst-, -straal- en -graveerbedrijf	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
militair oefenterrein	1989	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
onverdachte activiteit	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
opticiënswerkplaats	9999	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee
ramen-, deuren- en kozijnenfabriek (metaal)	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
rijwielreparatiebedrijf	9999	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee
scheepsbouw- en scheepsreparatiebedrijf	1830	1830	Ja	Per definitie	Nee	Nee
schildersbedrijf	1898	1930	Ja	Per definitie	Nee	Nee
schoonmaakbedrijf	9999	9999	Ja	Per definitie	Nee	Nee
sierradenmakerij	1898	1935	Nee	Per definitie	Nee	Nee
smederij	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
spoor- en tramwegmaterieelindustrie en -reparatie	1900	1900	Nee	Per definitie	>S	Nee
timmerfabriek	9999	9999	Ja	Per definitie	>S	Nee
timmerwerkplaats	1830	1830	Ja	Per definitie	>S	Nee

transportbedrijf	1930	1935	Ja	Per definitie	Nee	Nee
vlakdrukkerij	1915	1935	Nee	Per definitie	>S	Nee
wasblekerij (kleding)	1830	1830	Nee	Per definitie	>S	Nee
white spirit-/terpentinatank (ondergronds)	1959	9999	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grondwater	I	500	1000			Pf06
Grondwater	I	6000000	270000000			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
20-01-2010	Instemmen met SP		Definitief
08-01-2016	Instemmen met SP		Definitief

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Oudegracht 213 e.o.

Locatie	
Adres	OUDEGRACHT 213 Utrecht
Locatienaam	Oudegracht 213 e.o.
Plaats	Utrecht

Status			
Vervolg WBB	Monitoring	Beoordeling	Ernstig, spoed, risico's wegnemen en uiterlijk saneren voor 2015
Is van voor 1987	Ja	Status asbest	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		Status asbest	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	**Referentie**
13-11-2001	Orienterend bodemonderzoek	Oudegracht 213 e.o.	De Straat milieuadviseurs	B01A0013
04-07-2003	Nader onderzoek	Oudegracht 213 e.o.	De Straat milieuadviseurs	B02A0564
13-10-2006	Nader onderzoek	Oudegracht 213 e.o.	DHV Milieu en infrastruct	RB-SE20062569
10-03-2008	Nader onderzoek	Oudegracht 213 e.o.	Tauw	R001-4486436JTO-mye-V03-NL
26-12-2008	Nader onderzoek	Oudegracht 213 e.o.	Manders luchtonderzoek	MP211
01-04-2009	Historisch onderzoek	Oudegracht 213 e.o.	AA&C Nederland BV	09-3731.D
19-06-2009	Nader onderzoek	Oudegracht 213 e.o.	Manders luchtonderzoek	MP237
26-06-2009	Nader onderzoek	Oudegracht 213 e.o.	NIPA	09.11116
25-08-2009	Nader onderzoek	Oudegracht 213 e.o.	NIPA	11116-JvdS-20011984
01-04-2011	Nader onderzoek	Oudegracht 213 e.o.	MWH	M11G0037

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
brandstoffendetailhandel (vaste en vloeibare)	1866	1935	Nee	Ja	>S	Nee
cliché-platenfabriek/chemigrafisch bedrijf	1949	9999	Nee	Ja	>S	Nee
zeep-, was- reinigings- en onderhoudsmiddelenindustrie	1838	1935	Nee	Ja	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	I	730	3650			
Grond	I	80	240			
Grond	I	800	1600			
Grond	S	2100	9450			
Grond	S	375	2250			
Grondwater	I	1600	10400			
Grondwater	I	2000	13000			
Grondwater	I	265	825			
Grondwater	I	300	900			
Grondwater	S	10250	169125			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
18-11-2009	beschikking ernstig, spoed		Definitief

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Oudegracht 245 Tivoli

Locatie

Adres	Oudegracht 245 3511NL Utrecht
Locatienaam	Oudegracht 245 Tivoli
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB		Beoordeling	
Is van voor 1987	Ja	Status asbest	
Status rapporten		Status asbest	

Uitgevoerde onderzoeken

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Oudegracht 251

Locatie

Adres	OUDEGRACHT 251 Utrecht
Locatienaam	Oudegracht 251
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	Beoordeling	Niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	Status asbest	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		Status asbest	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	**Referentie**
20-11-2009	Orienterend bodemonderzoek	Oudegracht 251	Geofox-Lexmond BV	20091692_a1RAP

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
brandstoffendetailhandel (vaste en vloeibare)	1880	1935	Nee	Ja	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Springweg 134

Locatie

Adres	SPRINGWEG 134 Utrecht
Locatienaam	Springweg 134
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	Beoordeling	Ernstig, niet urgent
Is van voor 1987	Ja	Status asbest	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		Status asbest	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	**Referentie**
23-05-2001	Nader onderzoek	Springweg 134	Tauw	R001-3784363AOO-D01-A
27-10-2010	Bijzonder inventariserend onderzoek	Springweg 134	Oranjewoud	231570-02 revisie 03
08-02-2011	Nader onderzoek	Springweg 134	Oranjewoud	234510
01-04-2011	Bijzonder inventariserend onderzoek	Springweg 134	MWH	M11G0037

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
chemische wasserij/stomerij	1930	1972	Nee	Per definitie	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grondwater	I	130	500			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
11-12-2003	besch. ernstig, niet urgent		Definitief

Sanering

Saneringsoort	

Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Springweg 88

Locatie

Adres	SPRINGWEG 88 Utrecht
Locatienaam	Springweg 88
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	Beoordeling	Niet ernstig, licht tot matig verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	Status asbest	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		Status asbest	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	**Referentie**
26-07-2010	Orienterend bodemonderzoek	Springweg 88	Oranjewoud	201556-005 revisie 02

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
houtwarenindustrie	1866	1935	Nee	Ja	>S	Nee
metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf	9999	9999	Nee	Ja	>S	Nee
onbekend	0	0	Niet van toepassing	Per definitie	Nee	Nee
overige be- en verwerkende industrie	1983	9999	Nee	Ja	>S	Nee
stempelfabriek (metaal voor stansen e.d.)	9999	9999	Nee	Ja	>S	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	

Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging

Locatie	
Adres	VROUWJUTTENSTRAAT 0 Utrecht
Locatienaam	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging
Plaats	Utrecht

Status			
Vervolg WBB	Uitvoeren aanvullend NO	Beoordeling	Urgent, san binnen 4 jaar
Is van voor 1987	Ja	Status asbest	Onverdacht op basis preHO
Status rapporten		Status asbest	Onverdacht op basis preHO

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	**Referentie**
01-03-1989	Nader onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	DRO Utrecht	
01-11-1989	Historisch onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	ROVU	
01-04-1990	Nader onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	DRO Utrecht	onbekend
01-02-1991	Nader onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	DRO Utrecht	
09-08-1993	Nader onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	DRO Utrecht	434042300
20-06-1994	Verkennend onderzoek NVN 5740	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	CSO Adviesbureau voor milieuon	94.189
01-07-1994	Nader onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	Witteveen & Bos	Ut80.1
01-12-1994	Nader onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	Witteveen & Bos	Ut80.1
29-05-2000	Nader onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	Tauw	3780635
31-03-2005	Nader onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	Geofox-Lexmond	20040076/CBR
17-10-2005	Saneringsplan	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	Geofox-Lexmond	20040076/JSCH
01-03-2007	Bijzonder inventariserend onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	DHV Milieu en infrastruct	RB-EE20070084

15-10-2007	Bijzonder inventariserend onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	DHV Milieu en infrastruct	RB-SE20070784
28-01-2009	Monitoringsrapportage	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	Oranjewoud	186133
29-04-2009	Historisch onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	AA&C Nederland BV	09-3556.D
27-10-2010	Nader onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	Oranjewoud	23157-1
08-02-2011	Nader onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	Oranjewoud	234511
01-04-2011	Nader onderzoek	Vrouwjuttenstraat VOCL verontreiniging	MWH	M11G0037

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
azijn-, specerijen- en kruidenfabriek	9999	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee
chemische wasserij/stomerij	0	0	Ja	Per definitie	>I	Nee
groente- en fruitverwerkend bedrijf	9999	9999	Nee	Ja	Nee	Nee
hout- en plaatmateriaalzagerij	1866	1935	Nee	Per definitie	Nee	Nee
limonadefabriek	1958	1980	Nee	Per definitie	Nee	Nee
tabakverwerkende fabriek	1911	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee
textielveredeling	9999	1840	Nee	Per definitie	>S	Nee
timmerwerkplaats	1830	1830	Nee	Per definitie	Nee	Nee
wolbewerking en -spinnerij	1872	1935	Nee	Per definitie	Nee	Nee
ziekenhuis	9999	9999	Nee	Per definitie	Nee	Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grondwater	I	59000	999999			
Grondwater	I	600	900			
Grondwater	I	695000	999999			

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
21-09-2005	besch urgent san binnen 4 jaar		Definitief
01-02-2006	Instemmen met SP		Definitief

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Zwaansteeg t.o. 17

Locatie

Adres	Zwaansteeg Utrecht
Locatienaam	Zwaansteeg t.o. 17
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Uitvoeren evaluatie	Beoordeling	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	Status asbest	
Status rapporten		Status asbest	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	**Referentie**
27-07-2015	Indicatief onderzoek	Zwaansteeg t.o. 17	Verhoeven Milieutechniek	B15.6144B/BRFRPP-01/MV
30-07-2015	Meldingsformulier BUS saneringsplan	Zwaansteeg t.o. 17	Gemeente Utrecht Stadswerken	

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
10-08-2015	Instemmen met SP		Definitief

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Bodemonderzoek Zwaansteeg

Locatie

Adres	ZWAANSTEEG 0 Utrecht
Locatienaam	Bodemonderzoek Zwaansteeg
Plaats	Utrecht

Status

Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	Beoordeling	Niet ernstig
Is van voor 1987	Ja	Status asbest	
Status rapporten		Status asbest	

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	**Referentie**
11-11-1980	Indicatief onderzoek	Bodemonderzoek Zwaansteeg	ROVU	

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed
onbekend	0	0				Nee

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Locatie: Zwaansteeg 11 Oudegracht 229

Locatie	
Adres	Zwaansteeg 11 3511VG Utrecht
Locatienaam	Zwaansteeg 11 Oudegracht 229
Plaats	Utrecht

Status			
Vervolg WBB	Voldoende onderzocht	Beoordeling	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd
Is van voor 1987	Ja	Status asbest	Onderzocht conform NEN 5707 en asbest niet aangetoond
Status rapporten		Status asbest	Onderzocht conform NEN 5707 en asbest niet aangetoond

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	**Referentie**
05-02-2016	Verkennend onderzoek NEN 5740	Zwaansteeg 11 Oudegracht 229	Antea	407886

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering	
Saneringsoort	
Zorgstatus	
Uiterste start	
Werkelijke start	
Werkelijke einddatum	

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

De bodeminformatie die u in deze rapportage aantreft is met zorg in het bodeminformatiesysteem ingevoerd. Toch kan het voorkomen dat informatie is verouderd, onvolledig is of onjuistheden bevat. De gemeente Utrecht is niet aansprakelijk voor enigerlei schade die het directe of indirecte gevolg is van of in verband staat met het gebruik van deze informatie. Het ontbreken van gegevens in het BIS of deze rapportage wil niet zeggen dat er geen bodemverontreiniging op een perceel of in een gebied aanwezig is. Indien u fouten of onvolkomenheden in de rapportage aantreft kunt u ons helpen door deze te mailen naar BodemInfo@utrecht.nl.

Toelichting

Locatie

Algemene gegevens waaronder de locatie in het BIS bekend is. Daarnaast wordt aangegeven of de locatie betrekking heeft op een verontreiniging die na 1 januari 1987 is ontstaan (een zorgplicht geval dat onmiddellijk ongedaan gemaakt moet worden/zijn).

Status

In de wet bodembescherming wordt onderscheid gemaakt tussen ernstige en niet ernstige verontreinigingen. Op basis daarvan wordt bepaald of een locatie door het bevoegd gezag wordt opgepakt. Voordat het bevoegd gezag hierover in een beschikking een uitspraak doet wordt de beoordeling op basis van historisch- en/of verkennend onderzoek vastgelegd (beoordeling). Indien er een uitspraak is van het bevoegd gezag dan wordt dat vermeld bij het veld 'Beschikking'.

Sanering

In een saneringsplan wordt aangegeven hoe de sanering wordt uitgevoerd. Dit kan in fasen gebeuren of in delen van de verontreiniging. Indien het bevoegd gezag een termijn heeft afgegeven voor het starten van de sanering dan wordt dat hier vermeld. Door het beoordelen van een evaluatierapport van de sanering wordt tevens de einddatum van de sanering bepaald.

Uitgevoerde onderzoeken

Een lijst van rapporten die betrekking hebben op de locatie. Deze rapporten worden in het geval van ernstige verontreiniging beoordeeld door het bevoegd gezag Wbb (Gemeente Utrecht).

(mogelijk) Verontreinigende activiteiten

Dit is een overzicht van potentieel verontreinigende (bedrijfs)activiteiten die op de locatie (mogelijk) zijn uitgevoerd, worden vermoed en/of zijn onderzocht. De potentiële verontreinigingen vormen het zgn. HistorischBodemBestand (HBB). Met 'vervallen' wordt aangegeven of een activiteit werkelijk op de locatie heeft plaatsgevonden. Met 'Benoemd' wordt aangegeven of deze activiteit ook in de bodemonderzoeken zijn benoemd. Vervolgens wordt aangegeven of er een verontreiniging veroorzaakt door deze activiteit aanwezig is.

Geconstateerde Verontreinigingen

Indien verontreinigingen in de grond of het grondwater zijn aangetroffen wordt in deze tabel aangegeven in welke mate overschrijding van de normen heeft plaatsgevonden. Tevens wordt vermeld welke omvang de verontreiniging heeft en op welke diepte deze zit.

Besluiten

Op basis van de aangeleverde rapporten doet het bevoegd gezag uitspraak over de mate van verontreiniging (ernst), de spoedeisendheid van saneren (spoed), te nemen maatregelen voor, na en tijdens sanering, saneringsplannen en de uitvoering van de sanering (evaluatie). In dit overzicht worden de door de Gemeente Utrecht genomen besluiten vermeld.

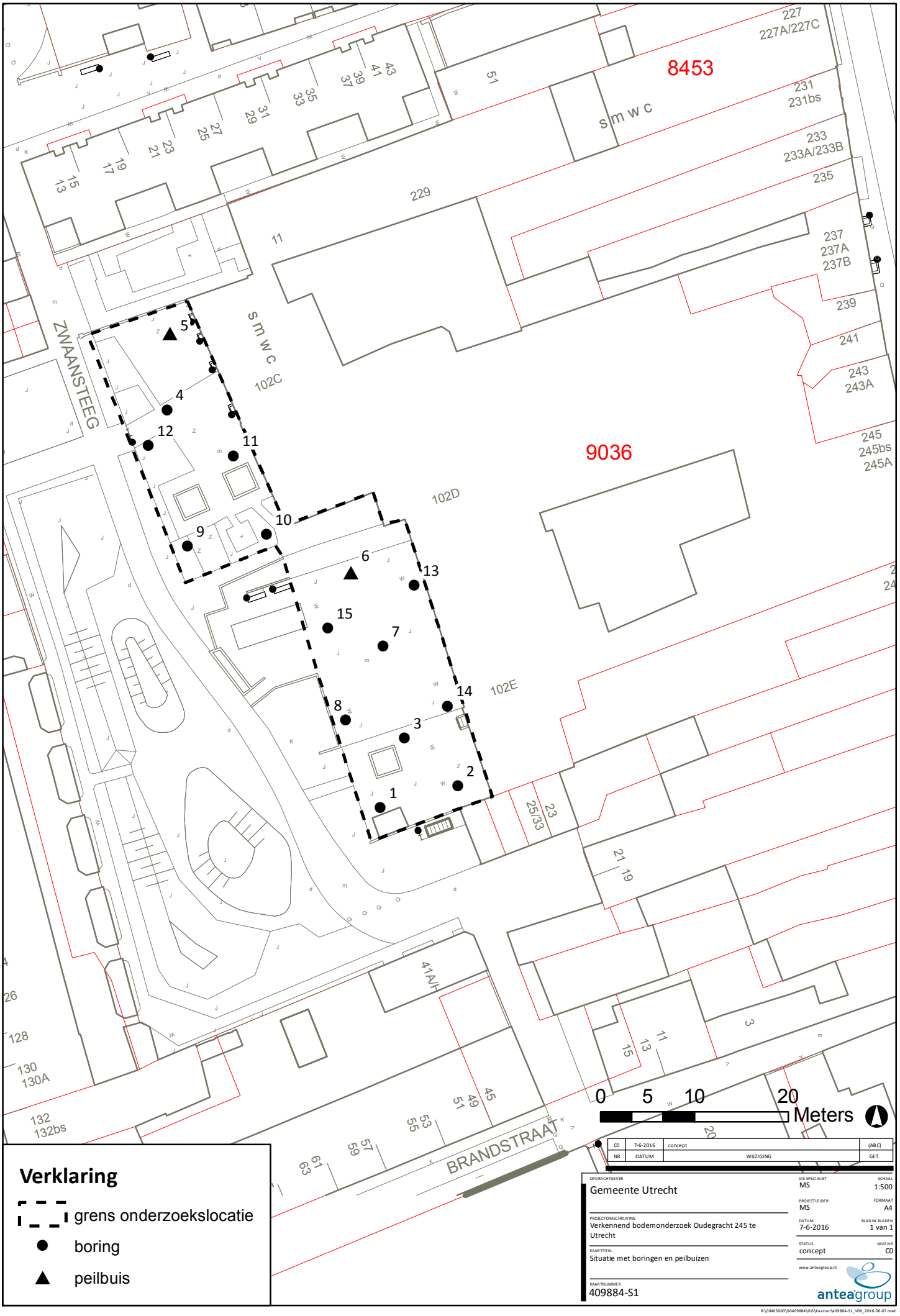
Saneringscontouren

Indien sprake is van sanering in delen of fasen dan worden meerdere contouren vermeld. Per fase of deel wordt aangegeven welke saneringsvariant voor de boven- of ondergrond uiteindelijk is uitgevoerd.

Zorgmaatregelen

Indien na sanering nog verontreiniging is achtergebleven zullen maatregelen worden genomen om blootstelling aan of verspreiding van de restverontreiniging te voorkomen. Deze maatregelen worden in het BIS geregistreerd. Het bevoegd gezag houdt toezicht op het in stand houden van deze maatregelen.

TEKENING



Verklaring

- grens onderzoekslocatie
- boring
- peilbuis

NR	DATUM	WIJZIGING	GET.
C0	7-6-2016	concept	(ABC)

OPDRACHTGEVER: Gemeente Utrecht

PROJECTOMSCHRIJVING: Verkennend bodemonderzoek Oudegracht 245 te Utrecht

KAARTTITEL: Situatie met boringen en peilbuizen

KAARTNUMMER: 409884-S1

GIS SPECIALIST: MS

PROJECTLEIDER: MS

DATUM: 7-6-2016

STATUS: concept

SCHAAL: 1:500

FORMAAT: A4

BLAD IN BLADEN: 1 van 1

WIJZ.NR: C0

www.anteagroup.nl

anteagroup

R:\00405000\00409884\GIS\Kaarten\409884-S1_V00_2016-06-07.mxd

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. tel 035 530 8000
E. marianne.smink@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2015
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Bijlage 2 Ecocheck Oudegracht 245



Ecocheck Oudegracht 245

Gemeente Utrecht
4 juli 2016

Ecocheck Oudegracht 245*

datum: 4 juli 2016
auteur: Hans Krüse (ecoloog)
aan: Judith Zuidgeest, Rogier Crusio
betreft: QS Oudegracht 245

1. Inleiding

Algemeen

Ten behoeve van de beoogde verkoop en herontwikkeling van het Tivolicomplex* is een Quick Scan in het kader van de Flora- en faunawet uitgevoerd (Ecocheck Oudegracht 245*).
Vanwege de rijksmonumentale status van het Tivolicomplex mag het niet aangetast worden. De huidige contouren van het monument zijn vastgelegd in het bestemmingsplan, waarbij tevens een Waarde – Beschermd stadsgezicht is opgenomen, op basis hiervan dient het complex in haar huidige omvang behouden te blijven. Bij de functionele herontwikkeling van het complex zullen dus alleen inpandige wijzigingen worden aangebracht.
Enige uitzondering is de 1 laags bebouwing op de overdekte binnenplaats (de voormalige Kloosterhof), die bij de herontwikkeling gesloopt dient te worden.

Doelstelling ecocheck

Deze ecocheck geeft inzicht in:

- de (potentieel) aanwezige beschermde planten en dieren;
- eventueel uit te voeren vervolgonderzoek;
-

Omschrijving plangebied

In bijlage 2 is het plangebied van de herontwikkeling aangegeven. Het gaat bij de ecocheck met name om de mogelijke herontwikkeling van de bestaande bebouwing van Oudegracht 245.

2. Methodiek

Om nader inzicht te krijgen in het voorkomen van beschermde soorten en natuurwaarden in het (recente) verleden is de Ecologische Atlas (NDFF) van de Gemeente Utrecht geraadpleegd en is het Tivolicomplex bezocht op 9 en 29 juni 2016.
In de Ecologische Atlas worden waarnemingen uit diverse bronnen (als waarneming.nl en telmee.nl) verzameld. Voor de zekerheid zijn de resultaten van vleermuis-, gierzwaluw- en huismusonderzoek in de jaren 2013 – 2015 geraadpleegd. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd ten behoeve van de gemeentelijke aanpak onder de noemer “diervriendelijk bouwen” (gemeente Utrecht, 2016)

Bij het locatie-onderzoek is zoveel mogelijk concrete informatie verzameld over het (mogelijk) voorkomen van beschermde soorten of de aanwezigheid van geschikt leefgebied van beschermde soorten. Opgemerkt wordt dat alleen relevante delen van dit complex zijn bezocht (zolders, kelders), voor zover toegankelijk. Inpandige wijzigingen hebben een geringer effect op de eventuele flora en fauna, waaronder nest- en groeiplekken op de daken dan sloop en nieuwbouw.

Het Tivolicomplex bestaat uit de panden Oudegracht 245 en de panden Springweg 102 C, D en E) en is beschermd als Rijksmonument. Voor de leesbaarheid wordt dit afgekort tot Oudegracht 245.

3. Resultaten

Beschermde soorten in het plangebied

Er is vooral gekeken naar het voorkomen van gebouwbewonende soorten, met speciale aandacht voor vleermuizen, gierzwaluw en huismus, omdat dit soort(groep)en zijn die het zwaarst beschermd zijn in het kader van de Flora- en faunawet en waarvoor al gauw een ontheffing moet worden aangevraagd, wanneer er herontwikkeld wordt. Er is gekeken naar door anderen verzamelde informatie (bronnenonderzoek) en er is een bezoek gebracht aan de locatie.

Bronnenonderzoek

Uit het raadplegen van de Ecologische Atlas (NDFF) kwam naar voren dat spreeuw en huismus zijn waargenomen in de groene omgeving van het Tivolicomplex. De spreeuw heeft geen jaarrond beschermd nest in tegenstelling tot de huismus. In het gebouwencomplex zelf zijn geen beschermde soorten aangetroffen in de Ecologische Atlas. De in het groengebied aangetroffen spreeuw en huismus kan overal in de bebouwing broeden, dus niet persé op/in één van de gebouwen van het Tivolicomplex.

Voor de zekerheid is een check uitgevoerd bij het vleermuisonderzoek (Eelerwoude, 2016), maar daarbij is geen zomer- of winterverblijfplaats gevonden voor vleermuizen in het Tivolicomplex. Dit wil niet zeggen dat er geen vleermuizen zouden kunnen verblijven, maar het is in ieder geval geen belangrijke verblijfslocatie.

In het huismus- en gierzwaluwonderzoek, dat in de periode 2013 - 2015 is uitgevoerd is geen huismus of gierzwaluw op deze locatie waargenomen.

Locatiebezoek

Tijdens het bezoek aan het Tivolicomplex op 9 juni 2016 zijn geen sporen aangetroffen die op de aanwezigheid van vleermuizen wijzen. De nadruk lag hierbij op de kelders en zolders. Opgemerkt wordt dat bijna alle ruimtes in gebruik zijn en verwarmd en dat Rentokil in de in gebruik zijnde ruimtes doosjes met gif had geplaatst om muizen en insecten te bestrijden.

Sommige plekken op zolder konden niet goed worden bekeken of waren niet toegankelijk. Zo kon de zolder boven de Grote Zaal alleen over een “middenpad” worden betreden waardoor maar een klein deel van de vloer kon worden onderzocht op sporen van vleermuizen. Wel was buitenlicht te zien door spleten, zodat niet uitgesloten kan worden dat er vleermuizen (soms) gebruik maken van deze zolder. De zolder boven de kloostergang, de nok van de Kloostervleugel (Westvleugel) en in het Roghmuscaethuis is niet bezocht, evenals de kelder onder het Weeshuis. Vanwege de monumentale status is het ook niet de bedoeling dat hier wezenlijke veranderingen mogelijk worden gemaakt.

De gebouwen van het Tivolicomplex zijn ook globaal van buiten bekeken tijdens het locatiebezoek. Daarbij is een tjilpende huismus aangetroffen op de nok van het dak van het Roghmuscaethuis (Bijlage 1). Dit wijst op een nestplaats, die volgens de Ffwet jaarrond is beschermd. Er kan niet worden uitgesloten dat er op de daken van het Tivolicomplex meer huismussen broeden of andere soorten als spreeuw.

Tot slot werd de gele helmbloem (Pseudofumaria lutea, synoniem: Corydalis lutea) aangetroffen op een schoorsteen (Bijlage 1). Het is niet duidelijk of deze schoorsteen tot het Tivolicomplex behoort. De gele helmbloem valt in tabel 1, de lichtste categorie, en komt veel voor in de stad. De gele helmbloem is ook een tuinplant en is niet relevant (meer) als te beschermen soort.

Het Tivolicomplex bestaat uit de panden Oudegracht 245 en de panden Springweg 102 C, D en E) en is beschermd als Rijksmonument. Voor de leesbaarheid wordt dit afgekort tot Oudegracht 245.

Omdat de grootste verandering mogelijk wordt gemaakt bij de overdekte Binnenplaats is op 29 juni 2016 nog een bezoek gebracht aan het dak van de Binnenplaats. Hier werden alleen wat plekken met muurpeper (Sedum acre) aangetroffen op het grind. Deze soort is niet beschermd.

De resultaten van de Ecocheck zijn samengevat in tabel 1.

Tabel 1. In het plangebied (mogelijk) voorkomende beschermde soorten.

naam	**functie plangebied**	**Tabel Ffw**	**Rode Lijst**	**aanwezigheid**	**bron**	**jaar**
spreeuw	?	vogels		niet zeker	NDFF	2015
huismus	?	vogels	ja	niet zeker	NDFF	2011
huismus	jaarrond beschermd nest	vogels	ja	zeker	locatiebezoek	2016
gele helmbloem	groeiplaats	1	nee	zeker	locatiebezoek	2016
gebouwbewonende vleermuizen (niet nader gespecificeerd)	verblijfplaats	3		niet uit te sluiten op bepaalde plekken	locatiebezoek	2016

Ecologische waarden en potenties

Bij de herontwikkeling kan de betekenis van het Tivolicomplex voor gebouwbewonende soorten worden vergroot door doelbewust ruimte te creëren in het gebouw voor vleermuizen en vogels als huismus, spreeuw en gierzwaluw.

Ontheffing Flora- en faunawet (Ffwet)

De monumentale status van het Tivolicomplex laat slechts inpandige ingrepen toe en sloop van de overdekte Binnenplaats waar geen beschermde soorten zijn aangetroffen of te verwachten. Er is tot nog toe geen belangrijke verblijfsfunctie voor vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen bekend. De aanwezigheid van één enkel nest van een huismus is echter wel relevant vanuit de Flora- en faunawet. Als daken moeten worden geïsoleerd of gerenoveerd, moet er rekening mee worden gehouden dat er huismussen broeden en wellicht een (kleine) verblijfplaats van vleermuizen binnen aanwezig kan zijn. Om in dat geval uitsluitsel te verkrijgen over de aan- of afwezigheid van zwaar beschermde soorten die op of in gebouwen verblijven (vleermuizen, huismus, gierzwaluw en eventuele andere soorten als spreeuw) is een nader onderzoek nodig, waarbij toegang tot alle ruimtes moet kunnen worden verkregen.

Afhankelijk van de tijd tussen dit onderliggende onderzoek en de uitvoering van de geplande werkzaamheden kan een actualiserend of aanvullend onderzoek noodzakelijk zijn naar de aanwezigheid van (zwaar) beschermde soorten. Indien negatieve effecten niet met zekerheid kunnen worden uitgesloten dient een ontheffing van de Ffwet te worden aangevraagd op basis van een mitigatieplan. Het verkrijgen van een ontheffing op basis van een algemeen

Het Tivolicomplex bestaat uit de panden Oudegracht 245 en de panden Springweg 102 C, D en E) en is beschermd als Rijksmonument. Voor de leesbaarheid wordt dit afgekort tot Oudegracht 245.

belang (zoals bijvoorbeeld ruimtelijke ingrepen en ontwikkelingen) is mogelijk indien negatieve effecten met een wezenlijke invloed worden voorkomen. Daar is intussen veel ervaring mee opgedaan. Het verkrijgen van een ontheffing voor de beoogde ontwikkelingen is daarom reëel.

Conclusie

In het onderzochte deel van het Tivolicomplex zijn geen sporen van vleermuizen aangetroffen, maar is wel een tjilpende huismus waargenomen op het dak van het Roghmuscaethuis. Op een schoorsteen is de gele helmbloem aangetroffen. Niet alle relevante delen (kelders, zolders) konden worden bezocht.
Uit stadsbreed onderzoek naar de belangrijke verblijfplaatsen van vleermuizen en nesten van huismus en gierzwaluw is het Tivolicomplex niet genoemd.
Het kan echter niet worden uitgesloten dat enkele vleermuizen een beperkte tijd gebruik maken van zolders die van buiten toegankelijk zijn.

De sloop van de Binnenplaats is vanuit de Ff wet geen probleem.
Het kan niet worden uitgesloten dat inpandige herontwikkeling die betrekking heeft op de daken effect heeft op beschermde soorten (vleermuizen, huismus en wellicht nog andere gebouwbewonende soorten).
Als duidelijk is waar welke maatregelen nodig zijn is een aanvullend onderzoek naar het mogelijke voorkomen van beschermde soorten op die delen van het complex nodig.

Indien negatieve effecten niet met zekerheid kunnen worden uitgesloten dient een ontheffing van de Ffwet te worden aangevraagd op basis van een mitigatieplan. . Het verkrijgen van een ontheffing voor de beoogde ontwikkelingen is reëel.

Vooralsnog is er op basis van het bovenstaande geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Literatuur

Gemeente Utrecht (2016). Soortmanagementsplan gierzwaluw, huismus en gewone dwergvleermuis in de gemeente Utrecht (concept, 2016).

Het Tivolicomplex bestaat uit de panden Oudegracht 245 en de panden Springweg 102 C, D en E) en is beschermd als Rijksmonument. Voor de leesbaarheid wordt dit afgekort tot Oudegracht 245.

Bijlage 1



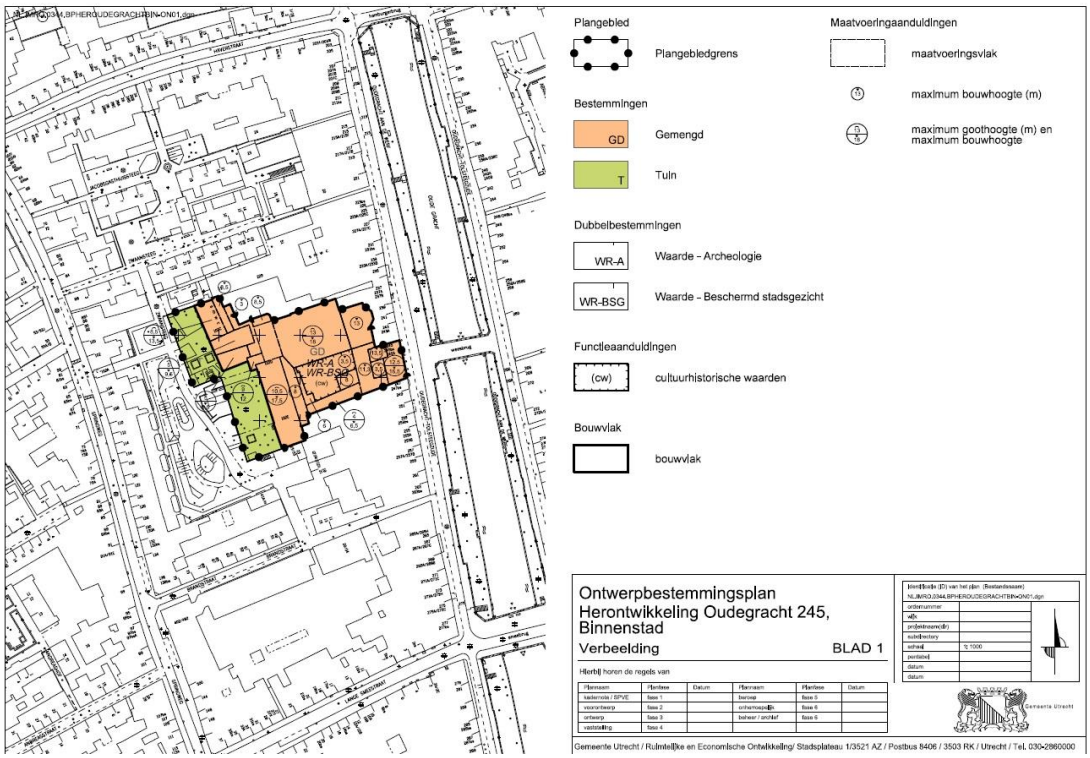
Op de nok van het dak van het Roghmuscaethuis is een tjilpende huismus waargenomen.



De gele helmbloem is aangetroffen op deze schoorsteen

Het Tivolicomplex bestaat uit de panden Oudegracht 245 en de panden Springweg 102 C, D en E) en is beschermd als Rijksmonument. Voor de leesbaarheid wordt dit afgekort tot Oudegracht 245.

Bijlage 2



Planverbeelding Oudegracht 245

Het Tivolicomplex bestaat uit de panden Oudegracht 245 en de panden Springweg 102 C, D en E) en is beschermd als Rijksmonument. Voor de leesbaarheid wordt dit afgekort tot Oudegracht 245.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Aan-huis-verbonden bedrijf

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.2 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.3 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.4 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning op grond van de Monumentenwet 1988 beschikt.

1.5 Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.6 Atelier

Werkplaats in het bijzonder voor kunstenaars waarbij tevens kunstwerken tentoongesteld en verkocht kunnen

worden.

1.7 Bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.8 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.9 Bed & breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning.

1.10 Bedrijf

Een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop en/of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.11 Bedrijfsvloeroppervlak

De totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten en met uitzondering van gebouwde (ondergrondse of halfverdiept gelegen) parkeervoorzieningen.

P.M. definities voor bruto, netto geven indien gewenst. Hangt ook samen met wijze van meten.

1.12 Bestaand

a. bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan,daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
b. bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.13 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.14 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.15 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.16 Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.17 Bijzondere bouwlaag

a. een bouwlaag die aan de voorzijde en/of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel
b. een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

1.18 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.19 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.20 Bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van een onderbouw, een kap en een bijzondere bouwlaag.

1.21 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.22 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.23 Brutovloeroppervlak

De totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen.

1.24 Creatieve bedrijven

Bedrijven die zich hoofdzakelijk richten op:

- creatieve zakelijke dienstverlening: reclame en grafische bedrijven, architecten, industriële ontwerpers;
- multimedia: bedrijven die in hoofdzaak producten maken of diensten verlenen op het gebied van beeld, geluid, gaming en tekst met gebruikmaking van radio, televisie, computer, internet, mobiele telefonie, print en evenementen;
- toegepaste kunsten: audiovisuele en fotografiebedrijven, dienstverlenende bedrijven tbv de kunsten, mode en interieurbedrijven;
- autonome kunsten: zoals beeldend kunstenaar, muzikanten, theatermakers.

1.25 Culturele voorzieningen

Voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak.

1.26 Cultuurhistorische waarde

De aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde in verband met ouderdom en/of historische gaafheid.

1.27 Dak:

een bovenbeëindiging van een gebouw.

1.28 Dakopbouw

een ondergeschikte opbouw op het dakvlak van een gebouw, ten behoeve van voorzieningen zoals trappenhuizen, luchtbehandelings- en liftinstallaties.

1.29 Detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren en/of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder wordt mede verstaan een webwinkel waarbij sprake is van een afhaalpunt voor particulieren en een showroom. Hieronder wordt niet verstaan een afhaalzaak.

1.30 Dienstverlening

Dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d.. Hieronder worden niet verstaan belhuizen.

1.31 Evenementen

Georganiseerde, publieke, bijzondere gebeurtenis.

1.32 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.33 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.34 Horeca

Het bedrijfsmatig verstrekken van drank en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.35 Hotel

Het bedrijfsmatig verstrekken van logies (per nacht) met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden en drank voor consumptie ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.36 Kap

Een gesloten en hellend of gedeeltelijk hellend dak.

1.37 Kelder

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat dat geheel onder het peil ligt.

1.38 Lijst van Bedrijven functiemenging

De Lijst van Bedrijven functiemenging die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.39 Lijst van Horeca-activiteiten

De Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.40 Maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.41 Nutsvoorzieningen:

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.42 Omgevingsvergunning:

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.43 Onderbouw:

Een kelder of een souterrain.

1.44 Ondersteunende detailhandel:

functie detailhandel die ten dienste staat van de hoofdfunctie en die in ruimtelijk opzicht hieraan ondergeschikt is. Het ondersteunende karakter dient van beperkte functionele en ruimtelijke omvang te zijn zodat de hoofdfunctie qua aard, omvang en verschijningsvorm overwegend of nagenoeg geheel als zodanig herkenbaar blijft.

1.45 Ondersteunende creatieve bedrijven:

functie creatieve bedrijven die ten dienste staat van de hoofdfunctie en die in ruimtelijk opzicht hieraan ondergeschikt is. Het ondersteunende karakter dient van beperkte functionele en ruimtelijke omvang te zijn zodat de hoofdfunctie qua aard, omvang en verschijningsvorm overwegend of nagenoeg geheel als zodanig herkenbaar blijft.

1.46 Peil:

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.47 Plan:

Het bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPHEROUDEGRACHTBIN-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.48 Platte afdekking:

een (min of meer) horizontaal vlak, ter afdekking van een gebouw of bijzondere bouwlaag, dat meer dan tweederde van het grondvlak van het gebouw dan wel de bijzondere bouwlaag beslaat.

1.49 Souterrain:

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of vrijwel gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen wordt begrensd en dat maximaal 1,2 m boven het (straat)peil is gelegen.

1.50 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

de sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.51 Voorgevelrooilijn:

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals de weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.52 Woning:

een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de hoogte van een kap:

Vanaf de bovenkant goot, c.q. de druiplijn, boeiboord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

2.4 de inhoud van een bouwwerk:

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk:

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. culturele voorzieningen;
b. hotel;
c. horeca, uitsluitend in de categorie D1 en D2 van de bij het bestemmingsplan behorende lijst van horeca-activiteiten;
d. dienstverlening;
e. maatschappelijke voorzieningen;
f. wonen, uitsluitend op de verdieping;
g. ondersteunende detailhandel;
h. ondersteunende creatieve bedrijven;
i. voorzieningen die bij de bestemming horen zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd.
c. De goot- en bouwhoogte ter plaatse van de aanduidingen 'maximum goothoogte' en 'maximum bouwhoogte' mag niet worden overschreden.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn.
b. In afwijking van de regel onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan (het gebruik van) de bebouwing, ten behoeve van:

a. het behoud van cultuurhistorische waarden;
b. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
c. de verkeersveiligheid;
d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
e. de handhaving van de oorspronkelijke parcellering;
f. de situering van het laden en lossen op het perceel.

3.4 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van de regel in artikel 3.2.1 onder a. en b. ten behoeve van het bebouwen en/ of realiseren van daken tot een maximale hoogte van 4 meter ter plaatse van de aanduiding 'cultuurhistorische waarde', mits de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende ruimtelijke structuur, stedenbouwkundige kwaliteit en cultuurhistorische waarde niet onevenredig wordt aangetast.

3.5 Specifieke gebruiksregels

3.5.1 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

a. De vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, tot een maximum van 40 m², inclusief bijbehorende

bouwwerken. Wanneer de vloeroppervlakte van de woning groter is dan 150 m^2, mag de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf niet meer dan 60 m² zijn, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken.

b. De vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf, mag niet groter zijn dan 40 m^2, als het bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorende bouwwerk wordt uitgeoefend. Wanneer de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², mag de vloeroppervlakte van het aan huis verbonden bedrijf niet meer dan 60 m^2 zijn.
c. Een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.
d. Het aan-huis-verbonden bedrijf leidt niet tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer of tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte.

3.5.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

3.5.3 Specifiek gebruiksverbod ten behoeve van borging multifunctionaliteit

In verband met de gewenste multifunctionaliteit wordt onder een strijdig gebruik, zoals bedoeld in artikel 9 lid 1, in elk geval verstaan het gebruik van de bebouwing voor minder dan twee functies als bedoeld in regel 3.1 onder a tot en met e.

Artikel 4 Tuin

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. tuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen gebouwen;

de daarbij behorende:

b. toegangen voor de aangrenzende bestemmingen;
c. stallen van fietsen;
d. ondergrondse afvalinzamelvoorzieningen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

a. binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd;
b. gebouwen die bestaan ten tijde van het ter inzage leggen van het bestemmingsplan die niet voldoen aan hetgeen hier is bepaald, mogen worden gehandhaafd en vernieuwd, maar niet vergroot.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

a. op de gronden die vóór en tot ten hoogste 1 m achter het verlengde van de voorgevel van het hoofdgebouw zijn gelegen, mogen uitsluitend erfafscheidingen met een bouwhoogte van ten hoogste 1 meter worden gebouwd;
b. de bouwhoogte van de overige erfafscheidingen mag niet meer bedragen dan 2 meter;
c. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 3 meter bedragen,
d. bouwwerken, die bestaan ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan die niet voldoen aan hetgeen hier is bepaald, mogen worden gehandhaafd en vernieuwd, maar niet vergroot.

4.3 Specifieke gebruiksregel

Het is verboden de gronden met de bestemming 'Tuin' te gebruiken als terras ten dienste van horeca, hotel of detailhandel.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

5.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Artikel 6 Waarde - Beschermd stadsgezicht

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarde.

6.2 Nadere eisen

6.2.1 Bouwwerken

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen aan de plaats en de afmetingen van bouwwerken ter instandhouding van de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende ruimtelijke structuur en stedenbouwkundige kwaliteit van het beschermd stadsgezicht.

6.2.2 Inrichting tuin

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen aan de inrichting van de tuin.

6.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

a. Het is verboden binnen de bestemming Waarde - Beschermd stadsgezicht zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
   1. het geheel of gedeeltelijk slopen van werken, geen bouwwerk zijnde, en/of tuinmuren die behoren tot de historische structuur van de binnenstad.
b. Het verbod, als bedoeld in lid 6.3 onder a, is niet van toepassing indien de werken of werkzaamheden:
   1. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden ;
   2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van in werking treden van het plan;
   3. behoren tot het normale onderhoud en beheer van de gronden;
   4. indien en voor zover reeds goedkeuring, vergunning of afwijking is vereist uit hoofde van een wet, een algemene maatregel van bestuur of een gemeentelijke of provinciale verordening waarbij de schoonheid en het karakter van het beschermd stadsgezicht (mede) in overweging zijn genomen.
c. Burgemeester en wethouders verlenen de in lid 6.3 onder a. bedoelde vergunning niet, indien door de in dat lid genoemde werken en werkzaamheden de stedenbouwkundige waarden of de schoonheid en het karakter van het beschermd stadsgezicht worden aangetast.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
e. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
f. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde,en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
g. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 Overschrijden bouwgrens

a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

8.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
b. Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

8.3 Woningvorming en omzetting

a. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. de privacy van omwonenden;

3. het verkeer en de parkeersituatie;
4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

9.1 Strijdig gebruik

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
e. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

9.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

Het gebruik op grond van de regels in hoofdstuk 2 is slechts toegestaan onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen wordt gerealiseerd of in stand gehouden.

9.3 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   1. het woon- en leefmilieu;
   2. de privacy van omwonenden;
   3. het verkeer en de parkeersituatie;
   4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 11 Overige regels

Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), ingevolge het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

12.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %;
3. het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

12.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
2. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
3. indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatte;
4. het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 13 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad.

Bijlagen regels

Bijlage 1 Lijst van horeca-activiteiten

Lijst van horeca-activiteiten

categorie van zwaar naar licht:	*activiteit:*	*beschrijving van de activiteit:*
A1	**discotheek** **bardancing**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig bieden van dansgelegenheid bij muziek, al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren.
A2	**zaalverhuur**	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften, al dan niet met verstrekking van dranken en etenswaren.
B	**café** **bar** **brasserie**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden.
C	**cafetaria, snackbar** **grill-room** **fastfood-restaurant** **automatiek** **snelbuffet**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van etenswaren met de mogelijkheid van consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken.
D1	**restaurant** **bistro** **crêperie**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van dranken.
D2	**lunchroom** **ijssalon** **koffiebar** **koffie- of theehuis**	Een horecabedrijf dat zich houdt aan de openingstijden op grond van de Winkeltijdenwet, waarbij de bedrijfsactiviteiten zijn gericht op het al dan niet voor consumptie ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken, en waarbij de aard en omvang van de bedrijfsactiviteit past binnen een overwegend winkelgebied (centrumgebied) en overwegend is gebonden aan of ondersteunend is voor de winkelfunctie van dat gebied.

Bijlage 2 Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten
Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Algemeen
In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de ' Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven 'functiemenging' (LvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden
In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB 'functiemenging' worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten
De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven 'functiemenging'
De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van

milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling
Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst

van Bedrijven 'functiemenging' niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

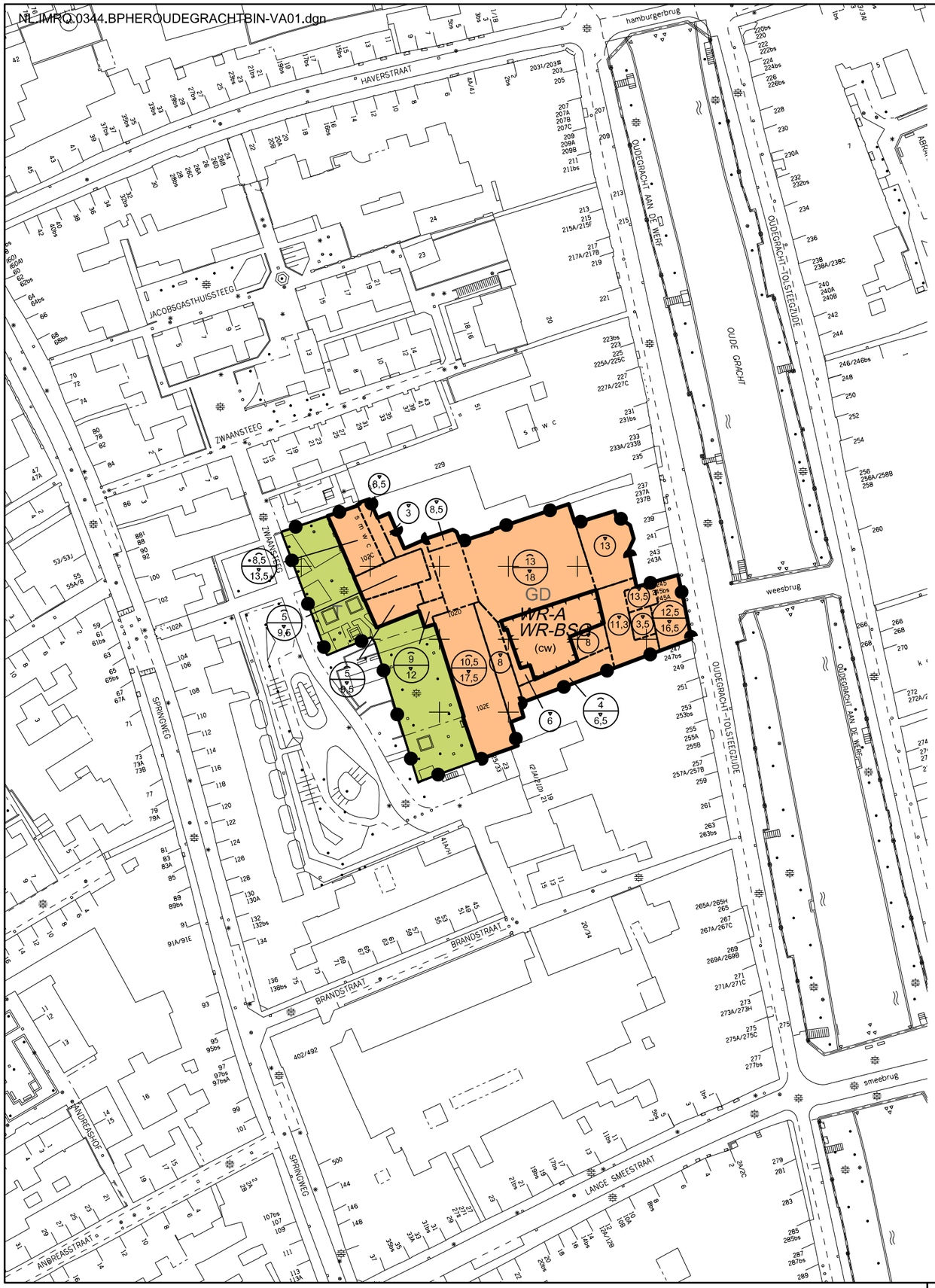
- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar		
SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**

205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**

40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**

712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

GD — Gemengd

T — Tuin

Dubbelbestemmingen

WR-A — Waarde - Archeologie

WR-BSG — Waarde - Beschermd stadsgezicht

Functieaanduidingen

(cw) — cultuurhistorische waarden

Bouwvlak

bouwvlak

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

13 — maximum bouwhoogte (m)

13/18 — maximum goothoogte (m) en maximum bouwhoogte

Bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
kadernota / SPVE	fase 1		beroep	fase 5	
voorontwerp	fase 2		onherroepelijk	fase 6	
ontwerp	fase 3	2016-08-05	beheer / archief	fase 6	
vaststelling	fase 4				

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam) NL.IMRO.0344.BPHEROUDEGRACHTBIN-VA01.dgn	
ordernummer	
wijk	BInnenstad
projektnaam(dir)	
subdirectory	
schaal	1: 1000
pentabel	256.tbl
datum	2016-08-05
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling/ Stadsplateau 1/3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Link bestemmingsplan: http://0344.ropubliceer.nl/?phID=27F23F0B-EAD1-4640-88F8-4C11041BB8F7&key=07701415210721025523714202005324109409101003521311010312003522021618821920717909500513914512301807320408406503809115818406514714511524300913718 9

BIJLAGEN VOOR DE RAAD

Aan het college van Burgemeester en Wethouders

van de gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
Binnengekomen d.d.
23 SEP 2016

Betreft: Herontwikkeling Oudegracht 245 Utrecht, 21 september 2016

16.010066

Geacht college,

Hierbij reageren wij op het Ontwerp bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245 te Utrecht.

Omdat de terinzagelegging heeft plaatsgevonden tijdens de vakantieperiode (vanaf 5 augustus 2016) en wij pas laat hierover de nodige informatie ontvingen, is de mogelijkheid van het indienen van een zienswijze inmiddels vervallen. Desalniettemin brengen wij u gaarne een aantal punten onder uw aandacht.

Onder punt 4.2 Projectbeschrijving wordt bij 4.2.3.het programma weergegeven. Onder het kopje Culturele Voorzieningen wordt o.a., gesteld:

Vanuit het stadsgesprek, het cultuurbeleid en de uitdrukkelijke wens het complex toegankelijk te houden voor bezoekers komt naar voren dat het wenselijk is de culturele functie als mogelijkheid voor het complex te behouden. Hierbij kan gedacht worden aan het doorzetten van de activiteiten van Kytopia of het toevoegen van nieuwe culturele functies: Voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak.

Graag wijzen wij u op het feit dat voorganger Tivoli met regelmaat voor zeer grote drukte op de Oudegracht zorgde en dermate vaak geluidsoverlast veroorzaakte dat wij een speciale "hot-line" hadden met de verantwoordelijke manager. Dat Tivoli verhuisde was voor ons dan ook een grote opluchting.

Helaas is het pand daarna in bruikleen gegeven aan Kytopia die weliswaar minder drukte op straat veroorzaakt maar qua geluidsoverlast Tivoli ruimschoots naar de kroon steekt. Ook overdag worden wij nu geconfronteerd met muzikanten welke bij open raam talloze loopjes en rifjes tot in het oneindige oefenen.

De gedachte zoals geuit in het programma dat de activiteiten van Kytopia zouden kunnen worden doorgezet, en dat culturele functies gericht op ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak zouden kunnen worden toegevoegd doen ons dan ook voor het ergste vrezen.

Wij adviseren u in het Bestemmingsplan ter zake artikelen op te nemen welke de maximale geluidsproductie van betrokken gebruikers beperkt tot bijvoorbeeld 40dBa gemeten aan de gevels van de omringende woningen. Wettelijk is zo'n artikel toegestaan.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

[redacted]

Brief dd 4 oktober 2016 geanonimiseerd

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Omgevingsrecht
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

[redacted]

Behandeld door	Mevrouw mr. A.C. van Vliet	Datum	4 oktober 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 6[redacted]	Ons kenmerk	16.507530
E-mail	a.van.vliet@utrecht.nl	Onderwerp	Ontwerp bestemmingsplan Oudegracht 245, Binnenstad
Bijlage(n)	2 publicaties	Verzonden	5 oktober 2016
Uw kenmerk		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	
Uw brief van	23 september 2016		

Geachte [redacted]

Hierbij reageer ik op uw zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan Oudegracht 245 in uw brief d.d. 21 september 2016, waarin u uitlegt waarom uw zienswijze te laat is ingediend.

In uw brief geeft u aan dat u wegens vakantie niet in de gelegenheid bent geweest om tijdig een zienswijze in te dienen. Op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is een vakantie geen verschoonbare reden voor termijnoverschrijding en daarom kan uw brief formeel niet als zienswijze worden behandeld bij de verdere procedure van het bestemmingsplan Oudegracht 245. Ter kennisname ontvangt u afschriften van de ter inzage legging die op diverse momenten is aangekondigd in de krant. De zomeraankondiging en de daadwerkelijke aankondiging van de ter inzage legging.

Wel zullen wij uw brief bij de stukken voegen, zodat de gemeenteraad er kennis van kan nemen. Ook zullen wij u separaat een antwoord sturen op uw brief, waarin wij ingaan op de verschillende onderdelen. Wij streven ernaar dat voor 21 oktober a.s. te doen.

Ik vertrouw erop u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

mr. W.C.F. van Gelder
Senior expert Omgevingsrecht

Brief dd. 20-20-2016 geanonimiseerd

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Omgevingsrecht
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

[redacted]

Behandeld door	A.C. van Vliet	Datum	20 oktober 2016
Doorkiesnummer	030-2860[redacted]	Ons kenmerk	16.508223
E-mail	a.van.vliet@utrecht.nl	Onderwerp	Bestemmingsplan Oudergracht 245, Binnenstad
Bijlage(n)	geen		
Uw kenmerk		Verzonden	20 oktober 2016
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte [redacted]

Reactie over overlast

In uw brief d.d. 21 september jl. hebt u aangegeven dat na het vertrek van Poppodium Tivoli het pand in bruikleen is gegeven aan Kytopia die weliswaar minder drukte op straat veroorzaakt maar qua geluidsoverlast Tivoli ruimschoots naar de kroon steekt. Ook overdag worden de bewoners nu geconfronteerd met muzikanten welke bij open raam talloze loopjes en ritjes tot in het oneindige oefenen. U adviseert ons in het Bestemmingsplan ter zake artikelen op te nemen die de maximale geluidsproductie van betrokken gebruikers beperkt tot bijvoorbeeld 40dBa gemeten aan de gevels van de omringende woningen.

Hierover merken wij het volgende op. De functies cultuur, ontspanning e.d. zijn vanuit een oogpunt van milieuzonering niet strijdig met geluidgevoelige bestemmingen in de directe omgeving omdat de geluidhinder kan worden beperkt door het treffen van maatregelen, zoals gesloten houden van ramen en deuren, het aanbrengen van meer geluidwerende voorzieningen en het beperken van geluidsniveaus dan wel bedrijfstijden binnen de inrichting.

In geval van geluidklachten kan de gemeente als handhaver optreden en bovendien met maatwerkvoorschriften de hinder beperken, waarbij kan worden gedacht aan middelvoorschriften (ramen gesloten houden of het opleggen van een geluidbegrenzer) dan wel aangepaste geluidgrenswaarden (in dit geval is een geluidgrenswaarde van minder dan de standaardgrenswaarden 50/45/40 dB(A) voor de dag/avond/nacht te motiveren omdat het om een stil binnengebied/hofje gaat). Handhaving en het opleggen van maatwerkvoorschriften wordt echter niet gedaan door middel van een bestemmingsplan maar met de uitvoering van de Wet milieubeheer.
De klachten over geluidoverlast van Kytopia zijn bij de Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) van de gemeente bekend en men is een traject van handhaving gestart Zo nodig kunnen door VTH maatwerkvoorschriften worden opgelegd.

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Omgevingsrecht
Datum 20 oktober 2016
Ons kenmerk 16.508223

Gemeente Utrecht

Reactie over informatieverstrekking
U gaat ervan uit dat wij u van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houden. Hiervoor verwijzen wij u graag naar de website van het project Oudegracht 245, waar alle informatie over de ontwikkelingen bij elkaar is gebracht (www.utrecht.nl/oudegracht245). Ook kunt u zich aanmelden voor de nieuwsbrief van het project, waarmee geïnteresseerden op de hoogte worden gehouden van eventuele nieuwe ontwikkelingen. Aanmelden kan door een mailtje te sturen naar oudegracht245@utrecht.nl o.v.v. aanmelding nieuwsbrief.

Het bestemmingsplan wordt aan de gemeenteraad aangeboden ter vaststelling. Dat zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2017 gebeuren. Na de vaststelling wordt het bestemmingsplan voor 6 weken ter inzage gelegd. In die periode kunnen belanghebbenden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep indienen tegen het bestemmingsplan. Afzonderlijke kennisgevingen aan bewoners vinden in dat kader niet plaats.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

mr. W.C.F. van Gelder
Senior expert Omgevingsrecht

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Wijkraad Binnenstad

Behandeld door	J. Zuidgeest	**Datum**	17 november 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 64383	**Ons kenmerk**	16.508823
E-mail	j.zuidgeest@utrecht.nl	**Onderwerp**	Advies Ontwerpbestemmingsplan herontwikkeling Oudegracht 245
Bijlage(n)	Geen		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van	3 oktober 2016	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van de wijkraad Binnenstad,

Hierbij reageren wij op het door u uitgebrachte advies over het bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad.

U geeft aan dat gelet op de locatie en de aard van het complex slechts beperkt aansluiting kan worden gezocht bij de regelingen uit het bestemmingsplan Binnenstad.
In het voor het gebouwencomplex Oudegracht 245 nu nog geldende bestemmingsplan Binnenstad zijn als functies (afgezien van de aanduiding ten behoeve van Tivoli) rechtstreeks toegestaan binnen de bestemming Cultuur en Ontspanning-2: musea, ateliers, dans- en toneelscholen, horeca in categorie B tot en met D2, muziekcentra, theaters, bioscopen en instellingen voor kunstzinnige vorming en daarmee gelijk te stellen instellen. Daarnaast zijn in het deel van het complex waar de bestemming Maatschappelijk op rust toegestaan: voorzieningen op het gebied van welzijn, volksgezondheid, religie, sport, onderwijs, openbare diensten, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.
In het bestemmingsplan dat is opgesteld voor de herontwikkeling van het gebouwencomplex hebben wij mede naar aanleiding van het stadsgesprek, de prijsvraag van Vereniging Oud Utrecht en de aard van het gebouwencomplex deze functies geconcretiseerd tot de volgende mogelijkheden: culturele voorzieningen, hotel, horeca uitsluitend in categorie D1 en D2, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, wonen (uitsluitend op de verdieping), ondersteunende detailhandel en ondersteunende creatieve bedrijven.

Ten aanzien van de overlast door horeca merken wij op dat we in lijn met de uitkomsten van het stadsgesprek en de prijsvraag alleen horeca in categorie D1 en D2 (restaurant en daghoreca) mogelijk willen maken en de meer overlast gevende vormen van horeca juist niet meer mogelijk zijn. Er is geen sprake van uitbreiding van horecamogelijkheden op deze locatie maar van een beperking.
Een hotel is één van de geschikt geachte voorzieningen op deze locatie. Ook in het participatietraject kwam deze functie naar voren naast de andere in het bestemmingsplan opgenomen functies. Een hotel op deze locatie zal moeten passen in het vigerende hotelbeleid ("Room with a view" 2015).
De bevoorrading aan de zijde van de Oudegracht verdient aandacht bij alle functies aan de Oudegracht.

De effecten van het station Vaartsche Rijn vallen buiten de scope van dit bestemmingsplan. Wij zien niet in dat meer drukte op de Oudegracht als gevolg daarvan een probleem vormt of zou kunnen vormen voor de invulling van het gebouwencomplex Oudegracht 245.

De begripsbepalingen culturele voorzieningen, hotel, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen zijn standaard begrippen die landelijk en in Utrecht in deze formulering worden gehanteerd in bestemmingsplannen en tot nu toe in niet hebben geleid tot problemen.

Er is niet gekozen voor een uit te werken bestemming, omdat het bestemmingsplangebied zeer beperkt van omvang is en een uit te werken bestemming zou leiden een of meer extra procedures. Het bestemmingsplan is net zo gedetailleerd als het bestemmingsplan Binnenstad, waar het aan alle zijden op aansluit.

De door u genoemde Lijst van bedrijven functiemenging die van toepassing zou zijn op alle functies, staat genoemd bij de woonfunctie en is van toepassing op de functie wonen en hoort bij een aan huis verbonden bedrijf of beroep. De definitie van deze lijst staat in artikel 1.38 van de regels van het bestemmingsplan. Voor milieuaspecten geldt dat deze specifieker getoetst kunnen worden op het moment dat de invulling van het complex concreet genoeg is. Geen van de toegestane functies sluit op voorhand een ander functie uit. Bij de aanvraag omgevingsvergunning zal worden getoetst aan de hand van de geldende gemeentelijke beleidskaders en de landelijke wetgeving.

De verkeersaantrekkende werking van de toegestane functies is door de verkeersdeskundigen onderzocht ten opzichte van hetgeen planologisch juridisch mogelijk is in het gebouwencomplex onder het vigerende bestemmingsplan Binnenstad en heeft geen invloed op de verkeersstructuur of de bereikbaarheid van de binnenstad of de Oudegracht.

De in artikel 9 lid 2 van de regels opgenomen parkeerregel is zo geformuleerd door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State en is een uitwerking van het gemeentelijk parkeerbeleid zoals dat is vastgelegd in de Nota Stallen en Parkeren.

Gelet op het bovenstaande zien wij in uw advies geen aanleiding om het bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad aan te passen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Wijkraad Binnenstad
Vinkenburgstraat 26 - Neudeflat
Postbus 8395 - 3503 RJ Utrecht
telefoon 030 - 286 00 00
www.wijkraadbinnenstad.nl
wijkraad@wijkraadbinnenstad.nl

Het college van burgemeester en wethouders
Stadskantoor
Utrecht

ADVIES: Ontwerp bestemmingsplan herontwikkeling Oudegracht 245

Utrecht, 3 oktober 2016

Geacht college,
De wijkraad heeft , in de vergadering van 14 september 2016, het ontwerp bestemmingsplan herontwikkeling Oude gracht 245 besproken. Judith Zuidgeest, projectmanager heeft een toelichting gegeven. Naar aanleiding van het bestuderen van het plan en de behandeling in de vergadering is het volgende advies opgesteld.

Algemeen.
De wijkraad ondersteunt de hoofddoelstelling: De beoogde herontwikkeling van het gebouwencomplex Oudegracht 245 planologisch-juridisch mogelijk te maken. Belangrijk is dat het plan zich moet richten op het beheer van de bestaande ruimtelijke structuur.
Dat aansluiting gezocht wordt bij de regelingen uit het vigerende bestemmingsplan Binnenstad lijkt logisch, maar kan er toe leiden dat binnen de grenzen van het ontwerp bestemmingsplan Oudegracht 245 “alles” mogelijk moet zijn. Gezien de locatie en de aard van het complex, kan dat slechts beperkt.

Overlast.
In het recente verleden toen het poppodium Tivoli er nog gevestigd was, ondervonden de bewoners veel overlast. Niet alleen vanwege de harde muziek, maar vooral ook van de bezoekers. Veel mensen op de gracht bij het komen, maar meer nog bij het vertrek.
Bij het vestigen van een hotel moet niet alleen rekening gehouden worden met het komen en gaan van de gasten. De bevoorrading zal met vrachtwagens gebeuren. Ook de afvoer van afval gaat per vrachtwagen. Alles zal via de Oudegracht plaats moeten vinden.
Uitbreiding van horeca op deze locatie past niet in het OHU 2012. Eventuele vestiging van terrassen op de werven zijn, ten zuiden van de Hamburgerstraat, niet toegestaan. De terrasvergunningen die daar wel zijn verleend, zijn en waren in strijd met het OHU 2012.
Gesteld wordt dat de functie wijziging niet meer verkeer zal genereren dan mogelijk was op basis van de bestaande bestemming. Deze stelling is niet onderbouwd. Het zal ongetwijfeld drukker worden. Oorzaken zijn niet alleen de eventuele nieuwe functies.

Het nieuwe station Vaartse Rijn is bezig een nieuwe entree naar de binnenstad te worden. Dat zal zeker leiden tot meer drukte op de Oudegracht.

Juridische planopzet.
Het ontwerp bestemmingsplan is te globaal en daarmee rechtsonzeker voor de omwonenden. Dat voor de herbestemming van het oude Tivoli complex enige flexibiliteit wenselijk wordt geacht en daarom voor een bestemming “gemengd” wordt gekozen, is op zichzelf wel begrijpelijk. De uitwerking van deze bestemming in artikel 3 van de planregels is echter ondermaats. In de uiteindelijke versie van het bestemmingsplan moet het toegestane gebruik in artikel 3, lid 3.1, preciezer worden omschreven. Dit geldt met name voor:

a. culturele voorzieningen;
b. hotel;
d . dienstverlening;
e. maatschappelijke voorzieningen.

De begripsbepalingen in artikel 1 van de planregels bieden onvoldoende soelaas.

Van belang hierbij is ook dat niet is gekozen voor een uitwerkingsplicht voor het college van b&w. Er is alleen gekozen voor een nadere eisen regeling voor het college van b&w. Dit is veel te mager omdat dit een bevoegdheid is voor b&w en geen plicht. Waarom is niet gekozen voor óf een gedetailleerder eindplan óf een uitwerkingsplicht voor b&w?

De milieubelasting vanwege het in lid 3.1 van de planregels toegestane gebruik is niet begrensd. Dit is extra bezwaarlijk gelet op de milieugevoelige bestemming “wonen” die het bestemmingsplan op de verdieping mogelijk maakt én gelet op de milieugevoelige woonbestemming in de directe omgeving van het Tivolicomplex (bestaande woningen).
Een deugdelijk milieuzonering ontbreekt. Weliswaar is een Lijst van Bedrijven “functiemenging als bijlage 2 bij de planregels gevoegd, maar in artikel 3, lid 3.1, van de planregels wordt niet naar deze LvB verwezen zodat deze lijst in juridische zin zonder betekenis is. Opgemerkt wordt dat de horeca-activiteiten in de categorie D1 en D2 wel is verwezen naar de bijgevoegde staat van toegestane horecabedrijven (bijlage 1 bij de planregels).

Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar milieugevolgen vanwege het toegestane gebruik. In de bijlagen bij de plantoelichting is alleen sprake van een bodemonderzoek en een ecocheck. Dit is echt ondermaats. Hoe zit het volgens het gemeentebestuur met andere milieuaspecten? Vooral de aspecten geluid en verkeer aantrekkende werking zijn van groot belang en er moet op die terreinen nog onderzoek worden verricht. Wij willen het gemeentebestuur in dit verband meegeven dat zij bij dergelijke onderzoeken uit moeten gaan van de maximaal planologische mogelijkheden.

Nog een enkele opmerking over geluid en verkeer aantrekkende werking: **- geluid** in paragraaf 5.3 van de plantoelichting wordt alleen ingegaan op de Wet geluidhinder. Hiermee wordt voorbij gegaan aan het feit dat de geluidssituatie dient te worden beoordeel vanuit het – bredere – oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Hiertoe is een enkel verwijzen naar wettelijke normen **zwaar onvoldoende.**

Onderzocht moet worden welke geluidsbelasting het (soort) gebruik dat het plan mogelijk maakt meebrengt.
Verkeer aantrekkende werking , in paragraaf 5.3 van de plantoelichting staat dat het plan geen invloed heeft op de bestaande verkeer aantrekkende werking. Dit is **pertinent onjuist** : er zal wel degelijk sprake zijn van een andere verkeer aantrekkende werking vanwege dit plan. Het plan biedt immers vele nieuwe gebruiks mogelijkheden ten opzicht van het vorige plan.

In artikel 9, lid 9.2, van de planregels is een zogenoemde voorwaardelijke verplichting opgenomen over parkeren. Deze bepaling is niet handhaafbaar. Niet duidelijk is immers wat onder “voldoende parkeergelegenheid” moet worden verstaan.
Wij adviseren daarom het gemeentebestuur om in dit artikel te verwijzen naar de parkeernormen zoals die zijn neergelegd in het parkeerbeleid van de gemeente: ”Nota stallen en parkeren 28 maart 2013” , die in de toelichting wordt genoemd.

Samenvattend is de wijkraad Binnenstad van mening dat er een wankel en juridisch, nog, niet houdbaar ontwerpplan ter inzage heeft gelegen. Voor de omwonenden zullen er nog de nodige randvoorwaarden in het bestemmingsplan moeten worden ingebouwd. Verder moet onderzoek worden gedaan naar verschillende milieuaspecten.

Wij adviseren uw college dan ook het ontwerp bestemmingsplan “Herontwikkeling Oudegracht 245” op de ons geconstateerde onvolkomenheden aan te passen c.q. aan te vullen.

Met vriendelijke groet,

Hans Dortmond,
voorzitter

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Caspel, J.M.A.C. van (Marjon)
Kenmerk	16.508806
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 124

Vaststelling herontwikkeling bestemmingsplan Oudegracht 245, Binnenstad

besluit

1 Het bestemmingsplan Herontwikkeling Oudegracht 245, Binnenstad dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHEROUDEGRACHTBIN-VA01.gml met de ondergrond NL.IMRO.0344.BPHEROUDEGRACHTBIN-VA01.dgn. ongewijzigd vast te stellen

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Gelder, W.C.F. van (Wim)
Kenmerk	16.506952
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 125
Geheim	Nee

Vaststelling bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Profiel 12 van het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht te wijzigen conform het voorstel in bijlage 1, zodat een verruiming van de mogelijkheden voor daghoreca en voor ondersteunende horeca in de bestemming Gemengd - 1 en een aanvulling van de eisen voor ondersteunende horeca in de bestemming Gemengd - 2 van bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg mogelijk is.

2 De zienswijzen van indieners 6 en 7 over het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg buiten behandeling te laten.

3 Naar aanleiding van de zienswijzen van indieners 1, 2 en 5 in het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

4 Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit de paragrafen 2.3.2 en 2.3.4 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg aan te brengen.

5 Het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg, met een gedetailleerde regeling die grip op functiewijzigingen geeft, tegelijk flexibiliteit biedt met vergunningstelsels en een wijzigingsbevoegdheid, en met een planologische grondslag voor horeca in de categorie D2 van de lijst van horeca-activiteiten in de bestemming Gemengd – 1, dat bestaat uit het digitale bestand NL IMRO 0344 BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01.gml met ondergrond NL IMRO 0344 BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Toezeggingen wethouder:

De wethouder zegt toe de ontwikkelingen op de Amsterdamsestraatweg elk half jaar te monitoren en daarover de raad te informeren.

Status: A


Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_7568
Bijlage: 1 - Aanpassing Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 (2016)
Bijlage: 2 - Link naar digitale bestemmingsplan (december 2016)
Bijlage: 3a - Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg, toelichting en regels (december 2016)
Bijlage: 3b - Verbeelding, NL.IMRO.0344.BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01
Bijlage: 3c - Toelichting, bijlage 1 en 2, Brancheplan en Ontwikkelstrategie
Bijlage: 3d - Toelichting, bijlage 3, inventarisatielijst (december 2016)
Bijlage: 3e - Toelichting, bijlage 4, Cultuurhistorische inventarisatie
Bijlage: 3f - Toelichting, bijlage 5, Luchtbeoordeling (december 2016)
Bijlage: 3g - Toelichting, bijlage 6, Akoestisch onderzoek (december 2016)
Bijlage: 3h - Toelichting, bijlage 7, Kabels en leidingen
Bijlage: 3i - Toelichting, bijlage 8, Advies Wijkraad Noordwest
Bijlage: 4 - Vaststellingsrapport bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg (december 2016)
Bijlage: 5 - Brief wijkraad Noordwest bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg
Bijlage: Memo Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg_ aanvullende informatie
Bijlage: STREKT TER VERVANGING 3a - Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg, toelichting en regels (december 2016)
Bijlage: STREKT TER VERVANGING 3d - Toelichting, bijlage 3, inventarisatielijst (december 2016)
Bijlage: STREKT TER VERVANGING 3f - Toelichting, bijlage 5, Luchtbeoordeling (december 2016)
Bijlage: STREKT TER VERVANGING 4 - Vaststellingsrapport bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg (december 2016)
Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 125

Eerdere besluitvorming

Uitvoering
Vervolgprocedure
Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in het Stadsblad, de Staatscourant en op het internet op de websites www.utrecht.nl/bestemmingsplannen en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Raad van State.

Gemeente Utrecht

Context

Ligging en begrenzing van het plangebied
Het plangebied omvat het zuidelijk deel van de Amsterdamsestraatweg, dat grofweg van de noordelijke grens van de binnenstad tot aan de Marnixlaan loopt.

Doel van het bestemmingsplan
Het nieuwe bestemmingsplan levert een bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid en de economische structuur van de Amsterdamsestraatweg door onwenselijke gebruiksveranderingen van panden tegen te gaan en door regels te stellen die de winkelstructuur in winkelconcentratiegebieden versterken en die buiten de winkelconcentratiegebieden transformatie naar wonen bevorderen.

Overleg
Er heeft vooroverleg plaatsgevonden met de provincie, de gemeente Maarssen en het hoogheemraadschap.
Op een aantal momenten is gesproken met bewoners en gebruikers van het gebied. De wijkraad heeft in juni over het ontwerpbestemmingsplan geadviseerd.
De resultaten van het overleg staan beschreven in hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Bestemmingsplanprocedure
Het bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van vrijdag 20 mei tot en met donderdag 30 juni 2016.
Er zijn in totaal 7 zienswijzen ingediend, waarvan 2 buiten de termijn van terinzagelegging.

Hogere waarden
Uit het geluidsonderzoek blijkt dat een transformatie naar woningbouw die het bestemmingsplan stimuleert niet mogelijk is zonder overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Het college zal daarom hogere waarden vaststellen. Dat hogere waardenbesluit wordt genomen voor de vaststelling van het bestemmingsplan, zodat het conform de wet gecoördineerd kan worden met de bestemmingsplanprocedure. Er zijn geen zienswijzen ingediend over het concept-hogerewaardenbesluit.

Horeca (algemeen)
Het horecabeleid is vastgelegd in het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 (verder: het Ontwikkelingskader). In het Ontwikkelingskader zijn de uitbreidingsmogelijkheden vastgelegd aan de hand van de mate waarin horeca overlast kan geven voor de woonomgeving. Daarbij zijn categorieën geformuleerd: horeca in de categorie A, zoals een discotheek, veroorzaakt de zwaarste belasting van de woonomgeving, horeca in de categorie D2, zoals een lunchroom, veroorzaakt weinig belasting van de woonomgeving. De Lijst van horeca-categorieën is als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Een uitgebreide toelichting op de werking van deze lijst en op de toepassing voor de Amsterdamsestraatweg is in hoofdstuk 7 van het bestemmingsplan uiteengezet.

Beleidswijziging horeca
Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is onder meer onderzocht welke maatregen een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de winkelstructuur en aan de levensvatbaarheid van winkels. De zogenaamde ‘daghoreca’, horeca voor winkelend publiek, die zich houdt aan de openingstijden van winkels, kan een positief effect hebben op de beleving van de straat en versterkt als rustpunt, kopje koffie tijdens of na het winkelen, de winkelfunctie. Ondersteunende horeca, horeca als deel van een winkel, kan ook dat positieve effect hebben. Het bestemmingsplan wil daarom wat extra ruimte bieden aan deze vormen van horeca. Omdat daarmee het horecabeleid voor de Amsterdamsestraatweg wijzigt, is in dit raadsvoorstel ook de wijziging van het horecabeleid opgenomen, zodat bij er bij de vaststelling van het bestemmingsplan geen conflict is tussen het bestemmingsplan en het horecabeleid.
De conceptbeleidswijziging heeft als bijlage 3 van het bestemmingsplan gelijktijdig met de

voorbereidingsprocedure van het bestemmingsplan ter inzage gelegen. Er zijn geen reacties ingekomen over de beleidswijziging.

Beslispunt

1 Profiel 12 van het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht te wijzigen conform het voorstel in bijlage 1, zodat een verruiming van de mogelijkheden voor daghoreca en voor ondersteunende horeca in de bestemming Gemengd - 1 en een aanvulling van de eisen voor ondersteunende horeca in de bestemming Gemengd - 2 van bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg mogelijk is.

Argumenten

1.1 Ondernemers hebben behoefte aan de uitbreiding van de horecamogelijkheden.
In het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 zijn de ontwikkelingsmogelijkheden per gebied vastgelegd in 'profielen'. Voor de Amsterdamsestraatweg en de Kanaalstraat geldt het 'profiel 12' dat alleen bij wijze van pilot voorziet in de toevoeging van twee horecazaken in de categorie D2, daghoreca, ten noorden van de Marnixlaan en twee in de Kanaalstraat. Uit het profiel volgt dat in het plangebied van het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg geen vestigingen mogen worden toegevoegd. Dat is een gemis, omdat deze vorm van horeca de beleving van de straat kan verbeteren en het winkelgebied kan verlevendigen en versterken. In het voorstel tot wijziging van het beleid is de in het Ontwikkelingskader opgenomen pilot voor zaken die exploitatievergunning nodig hebben uitgebreid tot het hele zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg (het deel ten zuiden van Marnixlaan).

1.2 De verruiming van de mogelijkheden voor horecavestigingen in de categorie D2 ondersteunt de doelstelling van het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg.
Het bestemmingsplan beoogt onder meer de winkelstructuur van de Amsterdamsestraatweg in de winkelconcentratiegebieden te versterken. Daarom is aan die gebieden de bestemming Gemengd -1 toegekend. De regels van die bestemming staan op de begane grond van de panden slechts winkels en daarbij passende functies, de 'winkelstraatfuncties' toe. Deze vorm van horeca is eigenlijk een winkelstraatfunctie en het makkelijker toestaan sluit daarom heel goed aan bij planologische onderbouwing van dit bestemmingsplan. De regeling geeft de mogelijkheid dat met een vergunning in elk pand horeca in de categorie D2 wordt toegestaan, onder de voorwaarde dat de winkelstructuur niet in gevaar komt.

1.3 De uitbreiding van het aantal horecavestigingen in de categorie D2 is alleen met een omgevingsvergunning toegestaan, zodat de gemeente grip kan houden op het aantal en op de vorm van horeca.
In een straat waar de leefbaarheid onder druk staat is het van belang om grip te houden op de functionele ontwikkeling. De verruiming van mogelijkheden die in de beleidswijziging besloten ligt moet niet leiden tot een aantasting van die leefbaarheid. Omdat er een omgevingsvergunning nodig is voor een nieuwe horecavestiging in de categorie D2, kan het college toetsen of de uitbreiding mede gezien het al aanwezige aantal vestigingen en de exacte locatie van de vestiging toegestaan kan worden.

1.4 De meeste vormen van deze horeca, zoals een ijssalon, leveren een positieve bijdrage aan de beleving van de straat.
Horeca in de categorie D2 richt zich in eerste instantie op het winkelend publiek. Deze vorm van horeca is gebonden aan winkeltijden, zodat er normaal gesproken geen overlast voor de omgeving is.

1.5 Ondersteunende horeca kan een steun in de rug zijn van de winkelier en de winkel en daarmee het gebied aantrekkelijker maken.
Uit gesprekken met ondernemers is naar voren gekomen dat winkeliers behoefte hebben aan het uitbreiden van hun service aan de klant. Het winkelconcept "winkel met horeca" kan daarbij helpen. De ondernemers gaven onder meer als argument dat het motief van de

klant om een winkel te bezoeken verschuift van kopen naar beleving.
Ook uit het Brancheplan volgt dat de mogelijkheid voor winkelondersteunende horeca (horeca die als ondergeschikte nevenactiviteit in een beperkt deel van een winkel plaatsvindt) en daghoreca (horeca die de winkeltijden volgt, zoals een ijssalon) te bieden een positieve maatregel is die bijdraagt aan het versterken van de winkelclusters op de Amsterdamsestraatweg. Het bestemmingsplan neemt die maatregel.

1.6 In het gebied dat qua leefbaarheid het kwetsbaarst is, wordt de beleidsregel op basis waarvan ondersteunende horeca met toepassing van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht vergund kan worden juist aangescherpt.
In het Ontwikkelingskader is ondersteunende horeca, daar "detailhandel met horeca" genoemd, als een bijzondere vorm van horeca opgenomen die, los van de profielen voor bepaalde locaties, onder voorwaarden aanvaardbaar wordt geacht in de hele stad. Het Ontwikkelingskader horeca gaat uit van een winkel die etenswaren verkoopt, waarbij een ondergeschikt deel de winkel (maximaal 30% van het totale vloeroppervlak) mag worden gebruikt voor het plaatsen van tafels en stoelen om de producten te proeven die in de winkel worden verkocht. Het is een succesvol concept.
Vanwege de druk op de leefbaarheid in het gedeelte van de Amsterdamsestraatweg tussen de Acaciastraat en het spoorviaduct is met de bewoners onderzocht onder welke voorwaarden er in dit bijzondere aandachtsgebied in de nabije toekomst zou kunnen worden meegewerkt aan verzoeken om ondersteunende horeca. Bewoners hebben aangegeven dat zij nog steeds veel overlast ervaren van de vele horecapanden en dienstverleningszaken die zich op dit deel van de straatweg hebben gevestigd. Zij zijn bang dat met dit concept de overlast verder zal toenemen. De huidige voorwaarden in het Ontwikkelingskader horeca hiervoor bieden naar de mening van deze bewoners onvoldoende waarborgen om deze zorg weg te nemen.
Met suggesties van bewoners zijn de voorwaarden waaronder ondersteunende horeca in dit gedeelte van de Amsterdamsestraatweg geformuleerd. Het resultaat daarvan is op 22 februari 2016 besproken met de bewoners en blijkt te kunnen rekenen op draagvlak, wat ook blijkt uit het feit dat dit onderwerp niet in zienswijzen naar voren is gebracht.

Kanttekeningen

1.1 Teveel vestigingen met deze vorm van deze horeca kunnen juist weer afbreuk doen aan de beoogde versterking van de winkelconcentratiegebieden.
Voor een goed functionerend winkelconcentratiegebied moeten winkels de overhand houden. Een rijtje horecavestigingen kan de winkelstructuur doorbreken. In die gevallen kan een vergunning geweigerd worden.

1.2 Ook vormen van horeca in de categorie D2 kunnen een minder positieve uitstraling hebben.
Bij de categorisering zijn de soorten horeca ingedeeld aan de hand van de te verwachten overlast. Bij horeca in de categorie D2 denkt men in eerste instantie aan een ijssalon of een lunchroom. Er zijn echter variaties mogelijk die een minder positieve uitstraling hebben, bijvoorbeeld omdat de uitbater zijn zaak niet goed beheert. Het effect daarvan zal overigens, normaal gesproken, niet al te groot zijn, omdat horeca in de categorie D2 gebonden is aan de winkeltijden.

1.3 In vergelijkbare straten wil men wellicht ook een verruiming van het horecabeleid.
De kans bestaat dat eigenaren van panden in vergelijkbare straten, zoals de Kanaalstraat, met beroep op het gelijkheidsbeginsel ook een verruiming van het horecabeleid willen.
De verruiming van de mogelijkheden voor het zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg moet als een pilot gezien worden. Mocht uit een evaluatie blijken dat het effect overwegend positief is, dan kan de verruiming ook op andere locaties overwogen worden.

Beslispunt

2 De zienswijzen van indieners 6 en 7 over het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg buiten behandeling te laten.

Argumenten

2.1 De zienswijzen zijn te laat ingediend.
De zienswijze van indiener 6 is enige dagen, die van indiener 7 enige maanden na het verstrijken van de wettelijke termijn van 6 weken ingediend. Volgens vaste jurisprudentie moet de termijn strikt genomen worden, tenzij de indiener een verschoonbare reden heeft voor de te late indiening. De indieners zijn in de gelegenheid gesteld om de te late indiening te onderbouwen. Zij hebben geen verschoonbare reden opgegeven. De zienswijzen blijven daarom buiten behandeling.

Beslispunt

3 Naar aanleiding van de zienswijzen van indieners 1, 2 en 5 in het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

Argumenten

3.1 Met de wijzigingen wordt tegemoet gekomen aan de zienswijzen door verbetering van de onderbouwing van de toedeling van de functies en bestemmingen, het vergroten van het gebied met de bestemming Gemengd – 1, het verbeteren van de horecaregeling en de toelichting over ondersteunende horeca.
In de paragrafen 2.3.1 en 2.3.3 van het vaststellingsrapport worden de wijzigingen beschreven en kort toegelicht, een uitgebreide toelichting staat bij de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 van het rapport.

Beslispunt

4 Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit de paragrafen 2.3.2 en 2.3.4 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg aan te brengen.

Argumenten

4.1 Met deze wijzigingen worden een aantal onvolkomenheden gerepareerd.
De wijzigingen betreffen onder meer het regelen van de bouwhoogte en het verbeteren van de horecaregeling, zodat het aangepast horecabeleid en de regeling precies op elkaar aansluiten en het verbeteren van de bestemming van enkele individuele panden. In het vaststellingsrapport worden de wijzigingen uitgebreid toegelicht.

4.2 De actualisering van het geluidsonderzoek is noodzakelijk.
De transformatie van panden die niet tot een winkelcluster behoren naar wonen is een van de maatregelen die is opgenomen in de ontwikkelstrategie. Om een dergelijke transformatie goed te kunnen regelen in het bestemmingsplan, moet bekend zijn onder welke voorwaarden die transformatie kan plaatsvinden. Daarbij is in eerste instantie van belang dat de geluidsbelasting van nieuwe woningen aanvaardbaar geacht moet kunnen worden. Gezien het belang van de transformatie is daarbij de maximaal te ontheffen waarde op grond van de Wet geluidhinder als uitgangspunt gekozen.
Bij de verkeersdeskundigen van de gemeente bestond op grond van recente verkeerstellingen in de omgeving van de Amsterdamsestraatweg, zoals bij de Daalsetunnel, twijfel of de verkeersprognoses uit het verkeersmodel een representatief beeld van de werkelijke verkeerssituatie weergaven. Daarom zijn in september 2016 verkeerstellingen

uitgevoerd. Met behulp van deze tellingen zijn de verkeersprognoses gekalibreerd. Op basis van deze gekalibreerde prognoses is het geluidsonderzoek aangepast. Het blijkt dat er meer verkeer is dan de hoeveelheid die met het model was berekend, maar dat het aandeel vrachtverkeer lager is. Per saldo blijft het geluidsniveau op de Amsterdamsestraatweg onder de maximaal te ontheffen waarde. Op de Sint Josephlaan en de Marnixlaan wordt die waarde overschreden. Transformatie die leidt tot nieuwe woningen kan daarom in die straten niet worden toegestaan.

Kanttekeningen

4.1 Op termijn kunnen de wijzigingen voor sommige eigenaren van panden negatief uitpakken.
Hoewel vrijwel alle in bedrijf zijnde functies positief bestemd zijn, kunnen bij leegstand, zeker langdurige leegstand, enkele correcties niet gunstig zijn voor de eigenaar van het betreffende pand. Daarom zijn die eigenaren geïnformeerd over de wijziging en in de gelegenheid gesteld om daarop te reageren.

Beslispunt

5 Het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg, met een gedetailleerde regeling die grip op functiewijzigingen geeft, tegelijk flexibiliteit biedt met vergunningstelsels en een wijzigingsbevoegdheid, en met een planologische grondslag voor horeca in de categorie D2 van de lijst van horeca-activiteiten in de bestemming Gemengd – 1, dat bestaat uit het digitale bestand NL IMRO 0344 BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01.gml met ondergrond NL IMRO 0344 BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01.dgn vast te stellen.

Argumenten

5.1 Het bestemmingsplan bevordert versterking van de detailhandelsstructuur en levert een bijdrage aan het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit van de Amsterdamsestraatweg.
Om te voldoen aan de doelstelling om de detailhandelsstructuur te verbeteren bevordert de bestemmingsregeling het clusteren van winkels in de gebieden met de bestemming Gemengd – 1. De doelstelling over de leefbaarheid heeft geleid tot een regeling die grip geeft op functiewijzigingen en de handhaafbaarheid van overtreding van de bestemmingsregeling vergroot ten opzichte van de regeling die vervangen wordt.
De bestemmingsregeling is flexibel door het opnemen van vergunningstelsels en de wijzigingsbevoegdheid in de regels. Zo biedt het bestemmingsplan de planologische grondslag voor horeca in de categorie D2 van de lijst van horeca-activiteiten in de bestemming Gemengd - 1, terwijl er met het omgevingsvergunningstelsel toch de nodige grip op de uitvoering van het bestemming is.

5.2 Uit het overleg bij de voorbereiding, het advies van de wijkraad, uit de zienswijzen en uit de vragen over het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat er voldoende draagvlak is voor het bestemmingsplan.
Uit het overleg bij de voorbereiding bleek dat er een breed draagvlak is voor het doel en de daarop gebaseerde maatregelen in het bestemmingsplan. Dat blijkt ook uit de zienswijzen en uit het advies van de wijkraad. Na de start van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn telefonisch en per e-mail een aantal vragen gesteld over de regeling. Vrijwel alle vragen betroffen de mogelijkheid om panden met de bestemming Gemengd – 2 om te zetten naar wonen of andere functiewijzigingen die konden leiden tot een verbetering van de leefbaarheid.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Gelder, W.C.F. van (Wim)
Kenmerk	16.506952
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 125

Vaststelling bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

besluit

1 Profiel 12 van het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht te wijzigen conform het voorstel in bijlage 1, zodat een verruiming van de mogelijkheden voor daghoreca en voor ondersteunende horeca in de bestemming Gemengd - 1 en een aanvulling van de eisen voor ondersteunende horeca in de bestemming Gemengd - 2 van bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg mogelijk is.

2 De zienswijzen van indieners 6 en 7 over het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg buiten behandeling te laten.

3 Naar aanleiding van de zienswijzen van indieners 1, 2 en 5 in het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

4 Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit de paragrafen 2.3.2 en 2.3.4 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg aan te brengen.

5 Het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg, met een gedetailleerde regeling die grip op functiewijzigingen geeft, tegelijk flexibiliteit biedt met vergunningstelsels en een wijzigingsbevoegdheid, en met een planologische grondslag voor horeca in de categorie D2 van de lijst van horeca-activiteiten in de bestemming Gemengd – 1, dat bestaat uit het digitale bestand NL IMRO 0344 BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01.gml met ondergrond NL IMRO 0344 BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01.dgn vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Aanpassing Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012

Inleiding

Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg
Voor het deel van de Amsterdamsestraatweg ten zuiden van de Marnixlaan is een bestemmingsplan opgesteld om de detailhandelsstructuur te versterken en een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit van de straat. Om aan die doelstellingen te voldoen moet het bestemmingsplan regels op maat leveren. Dat betekent niet alleen een afwijking van de standaardregeling, maar ook waar nodig ook van de van toepassing zijnde beleidskaders. Dat laatste is het geval bij het horecabeleid. Ter versterking van de winkelclusters op de Amsterdamsestraatweg wordt het bieden van de mogelijkheid voor winkelondersteunende horeca (horeca die als ondergeschikte nevenactiviteit in een beperkt deel van een winkel plaatsvindt) en daghoreca (horeca die de winkeltijden volgt, zoals een ijssalon) als een positieve maatregel gezien. Het bestemmingsplan neemt die maatregel. Het gebied dat qua leefbaarheid het kwetsbaarst is, wordt hiervan uitgezonderd. Voor dat gebied wordt de beleidsregel op basis waarvan ondersteunende horeca met toepassing van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht vergund kan worden juist aangescherpt.

Stedelijk beleid
Het stedelijke horecabeleid wordt niet aangepast. Als over enige tijd blijkt dat de verruiming op het zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg de beoogde positieve werking heeft, kan bezien worden of die verruiming ook elders toegepast kan worden. Hetzelfde geldt uiteraard voor de hogere eisen die op een deel van de Amsterdamsestraatweg worden gesteld aan winkelondersteunende horeca.

Aanpassing profiel 12

Inleiding
In profiel 12 van het Ontwikkelingskader worden de ontwikkelingsvisie en ontwikkelingsmogelijkheden van de Amsterdamsestraatweg en de Kanaalstraat beschreven. Dit profiel wordt afgestemd op de extra mogelijkheden die het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg biedt. De verandering is met cursieve en doorgehaalde tekst weergeven.

Profiel 12: Kanaalstraat en Amsterdamsestraatweg

Ontwikkelingsvisie
De Kanaalstraat en Amsterdamsestraatweg zijn zeer levendige straten en als het om horeca gaat twee bijzondere radialen. In 2007 is hier gekozen voor een strategie van ‘consolidering’, omdat leefbaarheid en veiligheid sterk onder druk stonden. Dat laatste is nog altijd het geval; de intentie om te sturen op kwaliteit heeft maar beperkt vorm kunnen krijgen.
Uit het Brancheplan dat in 2014 voor de Amsterdamsestraatweg is opgesteld blijkt dat het van belang is om de in dat plan aangewezen winkelclusters te versterken. Uit gesprekken met ondernemers bleek dat het verruimen van de mogelijkheden voor horeca in de categorie D2 en voor winkelondersteunende horeca daarbij kan helpen. Daarom wordt in die clusters de normering van het aantal D2-zaken losgelaten en zal het bestemmingsplan in de winkelclusters (bestemming Gemengd -1), met uitzondering van het gebied tussen de Acaciastraat-Concordiastraat en het viaduct van de spoorlijn tussen de stations Utrecht Centraal - Utrecht Overvecht, ruimte bieden aan horeca in de categorie D en aan winkelondersteunende horeca. Gezien de druk op de leefbaarheid en de veiligheid, maar ook op de detailhandelsstructuur, is horeca in de categorie D2 alleen toegestaan met een omgevingsvergunning die op grond van het bestemmingsplan verleend is.
Omdat deze vorm van horeca ook in het overige deel van de Amsterdamsestraatweg ten zuiden van de Marnixlaan positief kan werken, wordt daarvoor de mogelijkheid geboden om met toepassing van artikel 4, onderdeel 9 of 11, van de Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht, een vergunning te

verlenen, als aan de hierna onder 'ontwikkelingsrichting' weergegeven randvoorwaarden voldaan wordt.
In het deelgebied van de Amsterdamsestraatweg tussen de Acaciastraat-Concordiastraat en het viaduct van de spoorlijn tussen de stations Utrecht Centraal - Utrecht Overvecht staat de leefbaarheid meer dan elders in de straat onder druk. Daarom wordt in dat gebied extra zorgvuldig afgewogen of de toevoeging van horeca in de categorie D2 of van winkelondersteunende horeca toegestaan kan worden. Voor winkelondersteunende horeca gelden, naast de algemene eisen, twee aanvullende eisen om de kleinschaligheid te benadrukken en om urineren op straat tegen te gaan. Deze eisen komen voort uit in overleg met de bewoners.

Ontwikkelingsrichting

1. We staan uitbreiding van horeca toe *in de categorie D2* ~~(maximaal 2, zie eerdere opmerking)~~ als pilot, met een tijdelijke exploitatievergunning (*maximaal* 5 jaar). Belangrijke criteria daarbij zijn dat:
   - het om een formule moet gaan die aanvullend is op bestaande horeca;
   - de horeca overdag open is en (tenminste) lunches aanbiedt en
   - er een positief advies is vanuit de wijkvertegenwoordiging.

   De horecagelegenheden zijn gebonden aan de winkelsluitingstijden.
   Pilotlocaties:
   a. Amsterdamsestraatweg (ten noorden van de Marnixlaan): maximaal +2 in de categorie D2;
   b. Amsterdamsestraatweg (ten zuiden van de Marnixlaan): categorie D2, maximum aantal: voor zover de winkelstructuur en de woon- en leefkwaliteit niet worden aangetast;
   c. Kanaalstraat en Damstraat: maximaal +2 in de categorie D2*.*
2. *In het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg is in de bestemming Gemengd -1, met uitzondering van het gebied tussen de Acaciastraat-Concordiastraat en het viaduct van de spoorlijn tussen de stations Utrecht Centraal - Utrecht Overvecht, een vergunningstelsel opgenomen voor het vergunnen van nieuwe horecavestigingen in de categorie D2 van Lijst van horeca-inrichtingen (horeca die gebonden is aan de winkelsluitingstijden) en een vergunningstelsel voor winkelondersteunende horeca.*
3. *In het gebied tussen de Acaciastraat-Concordiastraat en het viaduct van de spoorlijn tussen de stations Utrecht Centraal - Utrecht Overvecht gelden voor het vergunnen van winkelondersteunende horeca naast de algemeen geldende regels (zie: Detailhandel met horeca, pagina 21 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012) de volgende regels:*
   a. de toestemming wordt verleend op persoon (niet overdraagbaar);
   b. de toestemming wordt verleend onder de voorwaarde van tijdelijkheid, voor de duur van 2 jaar;
   c. het aantal zitplaatsen bedraagt maximaal 16;
   d. bezoekers moeten gebruik kunnen maken van een inpandig toilet;
   e. aanvullende horeca wordt niet toegestaan in combinatie met afhaalactiviteiten in de winkel (kant en klaar verwarmde etenswaren).

Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

vaststellingsprocedure

Klik op onderstaande link om het bestemmingsplan te raadplegen in de versie die ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden.

Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

Amsterdamsestraatweg

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 5

1.1 Aanleiding 5
1.2 Doelstelling 5
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 5
1.4 Context: ontwikkelingen omgeving 6
1.5 Geldende regelingen op 1 april 2016 6
1.6 Leeswijzer 7

Hoofdstuk 2 Beleidskaders 8

2.1 Europees, Rijks- provinciaal en regionaal beleid 8
2.2 Gemeentelijk beleid 9
2.3 Conclusie 13

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 14

3.1 Karakterisering van het plangebied 14
3.2 Beschrijving van de functies in het plangebied 14
3.3 Cultuurhistorie 15
3.4 Conclusie 16

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 17

4.1 Planbeschrijving 17
4.2 Verkeer en openbare ruimte 20
4.3 Conclusie 20

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 22

5.1 Inleiding 22
5.2 Gezondheid 22
5.3 Geluidhinder 22
5.4 Geur, externe veiligheid, bodemkwaliteit, flora en fauna 23
5.5 Luchtkwaliteit 23
5.6 Water 23
5.7 Archeologie 23
5.8 Kabels en leidingen 25
5.9 Dienstenrichtlijn 25

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 26

6.1 Economische uitvoerbaarheid 26
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 26
6.3 Handhaving 27

Hoofdstuk 7 Bestemmingsregeling 29

7.1 Inleiding 29
7.2 Methode van bestemmen 30
7.3 Artikelsgewijze toelichting 37

Bijlagen (aparte bijlagen: niet in dit bestand ingevoegd)

Bijlage 1 Brancheplan Amsterdamsestraatweg 43

Bijlage 2 Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg 43
Bijlage 3 Inventarisatielijst functies Amsterdamsestraatweg 43
Bijlage 4 Cultuurhistorische inventarisatie Amsterdamsestraatweg 43
Bijlage 5 Luchtkwaliteitonderzoek 43
Bijlage 6 Akoestisch onderzoek 43
Bijlage 7 Tekening kabels en leidingen Amsterdamsestraatweg 43
Bijlage 8 Advies van Wijkraad Noordwest 43
Hoofdstuk 1 Inleidende regels 44
Artikel 1 Begrippen 44
Artikel 2 Wijze van meten 50
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 52
Artikel 3 Gemengd - 1 52
Artikel 4 Gemengd - 2 54
Artikel 5 Maatschappelijk - Onderwijs 57
Artikel 6 Verkeer 59
Artikel 7 Verkeer - Verblijfsgebied 60
Artikel 8 Wonen 60
Artikel 9 Waarde - Archeologie 62
Hoofdstuk 3 Algemene regels 63
Artikel 10 Anti-dubbeltelregel 63
Artikel 11 Algemene bouwregels 63
Artikel 12 Algemene gebruiksregels 63
Artikel 13 Algemene aanduidingsregels 64
Artikel 14 Algemene afwijkingsregels 64
Artikel 15 Algemene wijzigingsregels 65
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 66
Artikel 16 Overgangsrecht 66
Artikel 17 Slotregel 66
Bijlagen 68
Bijlage 1 Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 69
Bijlage 2 Lijst bijzondere functies Gemengd - 2 72
Bijlage 3 Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg 75
Bijlage 4 Lijst van Bedrijven 'functiemenging' 76
Bijlage 5 Lijst van horeca-activiteiten 82

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De leefbaarheid van het zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg gaat al enige tijd achteruit. Door de economische crisis en veranderend consumentengedrag, onder andere in de vorm van internetwinkelen, is leegstand ontstaan. Tegelijkertijd worden bedrijfsruimten gevuld door functies die overlast veroorzaken (horeca en dienstverlening). Bewoners en ondernemers uit de straat en de omgeving daarvan hebben de gemeente regelmatig gevraagd op te treden. Het gemeentebestuur heeft daarom besloten tot een integrale aanpak van de Amsterdamsestraatweg en heeft in juli 2014 het Brancheplan en de Ontwikkelstrategie voor de Amsterdamsestraatweg vastgesteld.

Op 16 december 2014 heeft het college onder meer het Jaarplan Aanpak Amsterdamsestraatweg 2015 vastgesteld, waarin het voorstel voor een apart bestemmingsplan voor de Amsterdamsestraatweg is opgenomen. Zo'n bestemmingsplan moet gebruiksveranderingen naar ongewenste functies weren en waar mogelijk bijdragen aan het oplossen van het probleem van de leegstand van winkels.

1.2 Doelstelling

Het nieuwe bestemmingsplan levert een bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid en de economische structuur van de Amsterdamsestraatweg door onwenselijke gebruiksveranderingen van panden tegen te gaan en door regels te stellen die de winkelstructuur in winkelconcentratiegebieden versterken en die buiten de winkelconcentratiegebieden transformatie naar wonen bevorderen.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied omvat het zuidelijk deel van de Amsterdamsestraatweg, dat grofweg van de noordelijke grens van de binnenstad tot aan de Marnixlaan loopt, door de wijken Pijlsweerd en Ondiep.

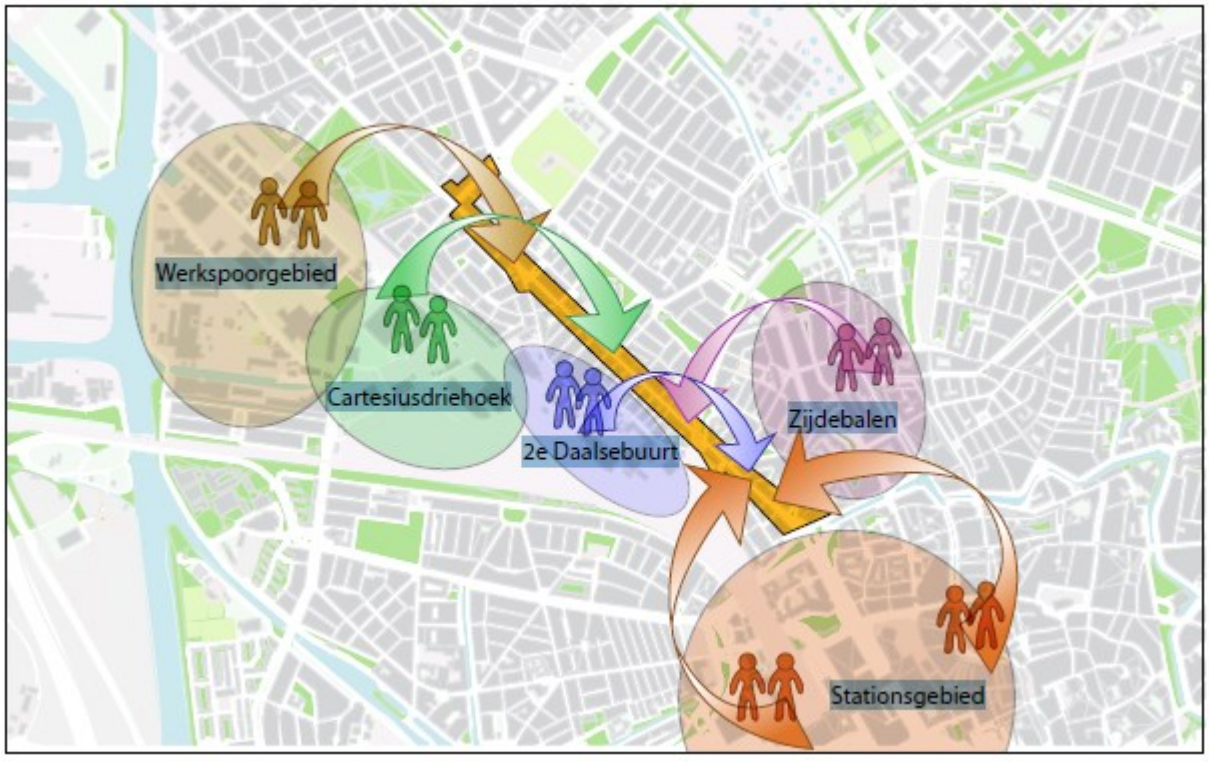

Amsterdamsestraatweg
Zuilense ring
Burg. Norbertsweg
Karl Marxlaan
Albert Schweitzerlaan
Graaf Adolfweg
Burg. Jo Vissersingel
Burg. Hoekstralaan
Burg. Middelhoffstraat
Burg. Reigerstraat
Burg. Thijssenstraat
Burg. Rijkenstraat
Burg. Rijkenlaan
Burg. Rijkenpad
Burg. Rijkenhof
Burg. Rijkenplein
Burg. Rijkenstraat
Burg. Rijkenweg

Het bestemmingsplan bestrijkt de percelen die aan de Amsterdamsestraatweg grenzen: aan de westzijde tussen de Sint Josephlaan en de (afslag naar) de Daalsetunnel en aan de oostzijde tussen de Cornelis Mertensstraat en de Weerdsingel Westzijde. Het plangebied bestaat ook uit de percelen die grenzen aan de Marnixlaan, het deel tussen de Amsterdamsestraatweg en de rotonde waar de Van Egmondkade op uitkomt.

Om onnodige kosten te voorkomen, wordt het noordelijke deel van de Amsterdamsestraatweg niet in dit bestemmingsplan opgenomen. De problemen doen zich namelijk voor in het deel van de Amsterdamsestraatweg dat ten zuiden van de Sint Josephlaan - Marnixlaan ligt. Om te voorkomen dat een 'waterbedeffect' ontstaat naar de panden rond het kruispunt met de Sint Josephlaan - Marnixlaan, omvat het bestemmingsplan een klein deel van de Marnixlaan en de panden aan de Amsterdamsestraatweg die ten zuiden van de Cornelis Mertensstraat staan.

1.4 Context: ontwikkelingen omgeving

In de directe omgeving van het zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg vinden ontwikkelingen plaats, sommige op korte termijn. Het betreft de herontwikkeling van oude bedrijfsterreinen als het gebied tussen de 2e Daalsedijk en het spoor richting Amsterdam, de Cartesiusdriehoek, het Werkspoorkwartier ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg en de ontwikkeling van het gebied Zijdebalen ten noordoosten van de Amsterdamsestraatweg. Deze herontwikkelingen resulteren in een groot aantal nieuwe bewoners en werknemers in de wijken west en noordwest. Zij zullen voor hun voorzieningen en dagelijkse boodschappen gebruik maken van de Amsterdamsestraatweg. Een kleine ontwikkeling die net buiten de grens van het plangebied valt, is de locatie 'kop Amsterdamsestraatweg', op de hoek van de Amsterdamsestraatweg en de Daalsetunnel. Deze zal worden heringericht. Het is op dit moment nog niet bekend wat de nieuwe invulling zal worden.



Afbeelding 2: ontwikkelingen op korte en (middel)lange termijn rondom het plangebied

1.5 Geldende regelingen op 1 april 2016

Binnen het gebied zijn de volgende regelingen van kracht:

Bestemmingsregeling	**vastgesteld door raad**	**onherroepelijk**
beheersverordening Zuilen	20 juni 2013	11 juli 2013
bestemmingsplan Ondiep	4 oktober 2007	25 maart 2009 (goedkeuring GS 22 april 2008)
beheersverordening Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o.	20 juni 2013	11 juli 2013

De beheersverordeningen Zuilen en Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o. zijn gericht op beheer van de bestaande situatie en bieden geen ontwikkelingsruimte.

Het deel waar bestemmingsplan Ondiep van kracht is, loopt van de kruising met het spoor (richting Hilversum/ Amersfoort) tot aan de kruising met de Marnixlaan. De bestemmingen uit bestemmingsplan Ondiep staan over het algemeen detailhandel of een andere functie toe op de begane grond en wonen op de verdiepingen.

Bestemmingsplan Ondiep geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om bestemmingen te wijzigen, bijvoorbeeld om overlast, zoals die als gevolg van belhuizen en afhaalzaken, tegen te gaan. Als een pand langer dan 12 maanden leegstaat kan de in het bestemmingsplan aangegeven functie uit de regeling verwijderd worden. Dat is in de afgelopen 3 jaar tot twee keer toe met een wijzigingsplan gebeurd.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van Rijksbeleid, het provinciale en gemeentelijke beleid dat van belang is voor dit plan. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie, zoals de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft de mogelijkheden die het plan biedt aan toekomstige ontwikkelingen. In hoofdstuk 5 staan de diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Beleidskaders

2.1 Europees, Rijks- provinciaal en regionaal beleid

2.1.1 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid richt zich op landelijke aangelegenheden. Hieronder valt onder andere een verstedelijkingsopgave voor stedelijk gebied. Strekking daarvan is dat de ruimte die in het bestaand stedelijk gebied (verouderde bedrijventerreinen en wijken) aanwezig is, door verdichting optimaal moet worden gebruikt door revitalisering, herstructurering en transformatie. Maar ook aspecten als het terugdringen van het woningtekort en het versterken van de woonkwaliteit zijn in dit beleid opgenomen.

2.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de drie stappen zoals vastgelegd in artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Bro. Het Bro bepaalt dat overheden op grond van het Bro een nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard moeten motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze drie stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. Het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg biedt geen mogelijkheden tot nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Dit bestemmingsplan richt zich op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur om verdere achteruitgang van de Amsterdamsestraatweg tegen te gaan.

Het plan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

2.1.3 Provinciaal beleid

Het provinciale en regionale beleid is terug te vinden in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013- 2028 (2013) en in de Ontwikkelingsvisie van NV-Utrecht, een samenwerkingsverband tussen Hilversum, Amersfoort en Utrecht en omliggende regio. De bovenvermelde nota's vullen elkaar aan: er wordt gekozen voor een beheerste groei door verdere verdichting van het stedelijke gebied om zo de landschappen te sparen. In de Ontwikkelingsvisie van NV-Utrecht wordt dit verder uitgewerkt voor het 'Noordvleugel-gebied' (Amersfoort, Hilversum, Utrecht en de omliggende regiogemeenten).

Via het ruimtelijk beleid wil de provincie bijdragen aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. De twee belangrijkste beleidsopgaven van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie richten zich op het aantrekkelijk houden van de provincie Utrecht als vestigingsplaats. Het accent ligt op de binnenstedelijke opgave. Een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen is zowel in het belang van het landelijk gebied zelf als van het stedelijk gebied.

2.1.4 Beleid waterschap

Het Waterbeheersplan van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (2010-2015) beschrijft de doelstellingen en het beleid voor zowel het waterkwaliteits- als het waterkwantiteitsbeheer. Het beleid is vooral gericht op het minimaliseren van wateroverlast en watertekort, het zoveel mogelijk voorkomen van het inlaten van gebiedsvreemd water van minder goede kwaliteit, het tegengaan van verdroging en het bestrijden van eutrofiëring. In de Waterstructuurvisie (2002) is een langetermijnvisie voor 2050 en een middellangetermijnvisie tot 2015 beschreven voor een duurzamer waterbeheer in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen.

2.2 Gemeentelijk beleid

2.2.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt het gemeentelijke beleid besproken, voor zover relevant voor het plangebied. Gegeven het kleinschalige karakter van dit bestemmingsplan zijn alleen de stedelijke beleidsnota's in ogenschouw genomen die gaan over de functies die in het plangebied te vinden zijn, zoals detailhandel, wonen en horeca.

2.2.2 Huisvestingsbeleid, woningvorming en omzetting

Het beleid voor het omzetten en kadastraal splitsen van woningen is in het najaar van 2015 gewijzigd. Daarbij is ook de Huisvestingsverordening aangepast, waarbij een vergunningstelsel is ingevoerd voor het zodanig veranderen van een woning dat meer woningen ontstaan, verder woningvorming genoemd.

Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, is besloten om in de lijn van de facetbestemmingsplannen Woningsplitsing I en II in alle bestemmingsplannen een regeling te treffen voor omzetting en woningvorming. Het is namelijk van belang om in verband met een goede ruimtelijke ordening regels te stellen, die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn, en op de Huisvestingsverordening 2015 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad. In tegenstelling tot deze verordening gelden de regels van het bestemmingsplan voor alle woningen, ongeacht de WOZ-waarde van de woning of de huurprijs.
De beleidsregels in de *Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten* die bij de Huisvestingsverordening 2015 horen, zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, enerzijds door de eisen met betrekking tot de minimale omvang van woningen en anderzijds door het in beeld brengen van de gevolgen van extra woningen binnen de context van de bestaande situatie. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over woonvorming en omzetting woonvorming is neergelegd in die beleidsregels.
Voor de transformatie van een niet-woonfunctie naar wonen heeft het college ook beleidsregelsvastgesteld. Deze regels, die op 1 november 2016 in werking zijn getreden, komen in grote lijn overeen met de eerder genoemde beleidsregels en worden toegepast bij het al dan niet verlenen van een omgevingsvergunning voor een transformatie.

2.2.3 Ontwikkelingskader detailhandel 2012

In deze nota is het stedelijk beleid over de ontwikkeling van detailhandel beschreven. Omdat voor de Amsterdamsestraatweg specifiek beleid is opgesteld, zie het Brancheplan in paragraaf 2.2.7, kan deze nota verder buiten beschouwing blijven.

2.2.4 Vitale stadswijken, functiemenging in woonwijken

De ambitie voor de Utrechtse economie is om vitale stadswijken te hebben en te behouden. De wijk van de toekomst wordt gekenmerkt door flexibiliteit, een mix van functies die goed gemengd kunnen worden en een bepaalde mate van (economische) levendigheid. De economische levendigheid in (woon)wijken wordt vooral bepaald door kleinschalig ondernemerschap in de wijk, een sterk toenemend aantal zzp'ers en economische voorzieningen.

In de nota Vitale stadswijken, functiemenging in woonwijken (2013) wordt functiemenging als volgt gedefinieerd:
het mengen van woonfuncties met kleinschalige economische en niet-economische functies, met name

- dienstverlening, zoals adviesbureau, makelaar, kapper, schoonheidssalon, trimsalon;
- ambacht en nijverheid, zoals reparatiebedrijf, atelier;
- maatschappelijke voorzieningen, zoals kinderdagverblijf, medische en paramedische voorzieningen;
- sportvoorzieningen, zoals dansscholen en fitnesscentra;
- horeca, hotel en bed & breakfast.

Deze functies zijn ook in ogenschouw genomen bij het opstellen van het Brancheplan (zie paragraaf 2.2.7).
In dit bestemmingsplan worden de uitgangspunten van het Brancheplan overgenomen. Voor hotels en horeca geldt het stedelijk beleid (zie paragraaf 2.2.5).

De Utrechtse bestemmingsplannen bieden standaard ruimte aan kleinschalig ondernemerschap en wijkeconomie. De standaardregeling voor aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast heeft geleid tot een aanzienlijke toename van flexibiliteit voor het werken aan huis. In dit bestemmingsplan wordt die

regeling opgenomen.

2.2.5 Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012

Het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 geeft aan hoe de gemeente Utrecht om wil gaan met de vestiging van horeca in de stad. Utrecht kiest voor versterking van de horecafunctie in een aantal deelgebieden.
Voor een groot aantal gebieden zijn gebiedsprofielen opgesteld waarbij de mogelijke ontwikkelingsruimte en wenselijke ontwikkelingsrichting is aangegeven. De horecaontwikkeling van de Amsterdamsestraatweg is beschreven onder profiel 12: 'De Kanaalstraat en Amsterdamsestraatweg zijn zeer levendige straten en als het om horeca gaat twee bijzondere radialen. In 2007 is hier gekozen voor een strategie van 'consolidering', omdat leefbaarheid en veiligheid sterk onder druk stonden. Dat laatste is nog altijd het geval; de intentie om te sturen op kwaliteit heeft maar beperkt vorm kunnen krijgen.' Voor het deel van de Amsterdamsestraatweg dat in binnen de plangrenzen ligt wordt in deze nota geen ontwikkelingsruimte gezien.

Er zijn initiatieven voor nieuwe of bijzondere vormen van horeca. Dergelijke initatieven worden per geval beoordeeld. Gezien de aanleiding van dit bestemmingsplan, zal de gemeente terughoudend zijn met medewerking aan initiatieven die in strijd zijn met het horecakader en deze in beginsel voorlopig hooguit bij wijze van tijdelijk experiment toestaan. Een uitzondering daarop is de "daghoreca" (horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten die als bijlage 5 bij de regels is gevoegd). Deze vorm van horeca kan een positieve bijdrage leveren aan de beleving van de straat en kan de winkelclusters versterken.

In het deel van de Amsterdamsestraatweg waar de leefbaarheid het meest onder druk staat, het gebied tussen de Acaciastraat-Concordiastraat en het spoorviaduct, is het van belang om onwenselijke vormen van ondersteunende horeca te voorkomen. De beleidsregels voor het in afwijking van de bestemmingsregeling vergunnen van deze vorm, moeten daarom voor dat gebied aangescherpt worden.

Bij de vaststelling wordt het beleid voor ondersteunende horeca en voor de mogelijkheden voor nieuwe horecavestigingen in de categorie D2 in de Amsterdamsestraatweg aangepast.

De horecaregeling in dit bestemmingsplan wordt uitgebreid toegelicht in paragraaaf 7.2.4.

2.2.6 Prostitutiebeleid

In de Beleidsnotitie Prostitutie 1999 is vastgelegd dat ten tijde van het opheffen van het bordeelverbod de gemeente geen uitbreiding wil van het toen aanwezige aantal prostitutiebedrijven en dat er geen uitbreiding mag plaatsvinden van het aantal werkruimten per bedrijf. Er is een maximumstelsel vastgesteld dat gebaseerd is op het bestaande aantal bedrijven per 1 januari 1999. Verder is bepaald dat raamprostitutie alleen is toegestaan aan het Zandpad en in de Hardebollenstraat. In over de stad verspreide bordelen en privéhuizen mag geen raamprostitutie plaatsvinden. Dit zou een te grote aantasting zijn van het woon- en leefklimaat in de directe omgeving.

Tegelijk met de vaststelling van het bestemmingsplan Het nieuwe Zandpad heeft de gemeenteraad het prostitutiebeleid gewijzigd. De wijziging, namelijk het concentreren van raamprostitutie op één locatie, is voor het plangebied niet relevant. Voor het plangebied is de Beleidsnotitie Prostitutie 1999 onverkort van toepassing.
Het plan houdt rekening met één bestaande seksinrichting in het plangebied.

2.2.7 Brancheplan Amsterdamsestraatweg

Om verdere leegstand en verpaupering te voorkomen zijn investeringen in het vastgoed noodzakelijk. Dalende huurprijzen leiden doorgaans tot een afname van investeringen in het vastgoed waardoor het huurprijsniveau nog verder afneemt. Om deze vicieuze cirkel te doorbreken is een nieuw perspectief nodig op basis waarvan overheid en private partijen plannen kunnen opstellen. Het Brancheplan Amsterdamsestraatweg (zie bijlage 1 bij deze toelichting) geeft een visie op de Amsterdamsestraatweg om dat perspectief te bieden.

Beschrijving van de uitgangssituatie

De visie in het Brancheplan wordt opgesteld op basis van de hieronder beschreven kenmerken.

De kernwaarden van de Amsterdamsestraatweg zijn: verscheidenheid in aanbod en ondernemerschap, uitstekende bereikbaarheid en goede betaalbaarheid.

De twee belangrijkste doelgroepen in de Amsterdamsestraatweg zijn: inwoners uit omliggende buurten, Utrechters met een multiculturele achtergrond voor wie het specifieke aanbod aantrekkelijk is en passanten, vooral fietsers.

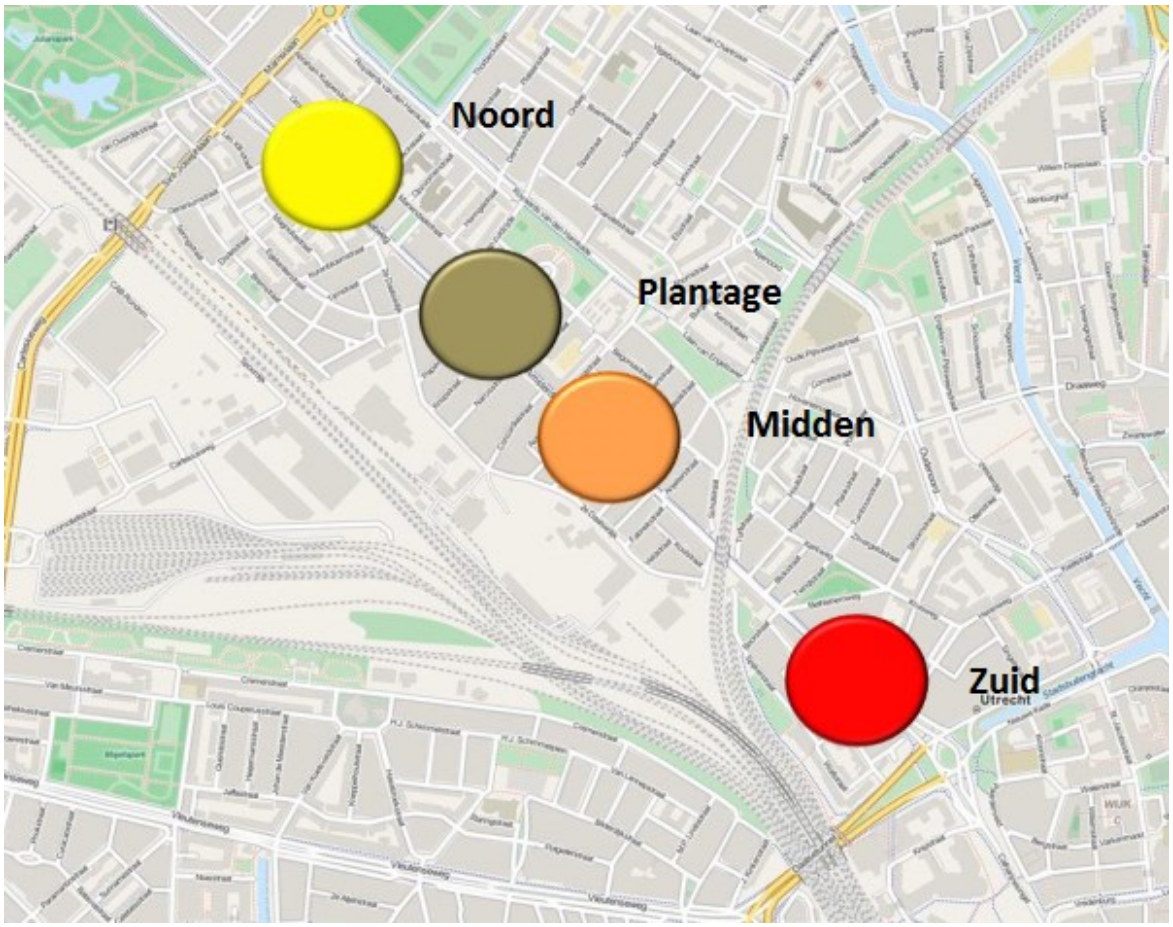
De Amsterdamsestraatweg is te lang en te divers om als één geheel te worden gezien. In het Brancheplangebied zijn vier deelgebieden te onderscheiden met een eigen diversiteit en met eigen karakteristieken. De deelgebieden zijn:

Noord, het gebied tussen het Van Beuningenplein en de Marnixlaan.

Plantage, het gebied tussen de Acaciastraat en het Van Beuningenplein;

Midden, het gebied tussen de spoorlijn en de Acaciastraat;

Zuid, het gebied ten zuiden van de spoorlijn naar Hilversum/Amersfoort;



Afbeelding 3: de vier deelgebieden uit het Brancheplan Amsterdamsestraatweg

De kansen voor deze deelgebieden worden voor een deel bepaald door de detailhandel. Dat geldt vooral voor deelgebied Plantage en het zuidelijke deel van deelgebied Zuid. Deze gebieden gelden als kansrijke winkellocaties, waarvoor het versterken van de winkelstructuur als uitgangspunt moet gelden. Dat kan door de totstandkoming van een levendig en compact winkelgebied te bevorderen, niet alleen door uitbreiding, maar juist ook door het 'inruilen' van minder kansrijk voor kansrijker winkelaanbod. Versterking van de dagelijkse sector ligt hierbij voor de hand. Vergroting van de supermarkten tot een moderne maat is van belang om de concurrentiepositie te versterken. Het streven is naar een inpassing van een supermarkt in het goedkopere prijssegment, omdat deze aansluit bij de wens van de consument.

Versterking van de winkelfunctie in de deelgebieden Plantage en Zuid betekent ook dat de winkelfunctie niet in de gehele Amsterdamsestraatweg in stand kan worden gehouden. Door transformatie van kansarme winkellocaties naar gemengde gebieden zal het winkelvloeroppervlak in de andere deelgebieden moeten afnemen.

Voor de (overige) deelgebieden met een transformatieopgave bestaan diverse kansrijke aankopingspunten voor nieuwe functies, zoals woonruimten voor kleine huishoudens, werkplekken voor zzp'ers.

Daarnaast zijn er kansen om het etnisch ondernemerschap te versterken. In tegenstelling tot veel autochtone jongeren kiezen allochtone jongeren relatief vaak voor het beginnen van een eigen zaak. Ook hier lijkt met name de dagelijkse sector kansrijk. Inpassing van een etnische trekker (bijvoorbeeld een supermarkt) in het deelgebied Midden verdient om meerdere redenen de voorkeur. Het belangrijkste is dat er door een dergelijke toevoeging een unieke kans ontstaat om dit gebied van een nieuw passend perspectief te voorzien. Daaromheen moet in dit deel van de Amsterdamsestraatweg ruimte ontstaan voor kwalitatief goede (etnische) ondernemers, die zowel in de detailhandel als dienstverlening actief zijn.

De Amsterdamsestraatweg heeft een sterke buurtfunctie die tot uiting moet komen in de inrichting van het openbaar gebied (pleinen, voetgangersgebied) en in functies gericht op de buurt, zoals daghoreca.

Visie
Het Brancheplan geeft een visie op de ontwikkelingsmogelijkheden van de diverse deelgebieden. Deze visie ligt met de Ontwikkelstrategie (zie de volgende paragraaf) aan dit bestemmingsplan ten grondslag en wordt verder beschreven in paragraaf 4.1.

2.2.8 Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg

Deze nota richt zich op de aanpak van de problematiek rond de Amsterdamsestraatweg, waarbij wordt opgemerkt dat de gemeente 'de excessen zo nodig met dwang' wil tegengaan. In de ontwikkelstrategie wordt een groot aantal maatregelen voorgesteld om het woonmilieu, de detailhandel en de horeca te versterken.

Darnaast zullen de ontwikkelingen van de 2e Daalsedijk, de Cartesiusdriehoek, het Werkspoorkwartier en Zijdebalen hieraan eveneens bijdragen.

2.2.8.1 Inhoud
De nota geeft een overzicht van de problematiek en analyseert hoe die het best aangepakt kan worden. De uitkomsten van het Brancheplan (zie vorige paragraaf) worden overgenomen. Aan dit bestemmingsplan worden de volgende aanbevelingen en randvoorwaarden meegegeven:

- het notagebied loopt vanaf de Weerdsingel tot en met het Demka-terrein, waarbij de bestemming voor het Demkaterrein afgestemd moet worden op de revitaliseringsplannen;
- het nieuwe bestemmingsplan moet zich richten op het omzetten functies (detailhandel, horeca, diensverlening) naar met name wonen, bijvoorbeeld via een wijzigingsbevoegdheid zoals in bestemmingsplan Ondiep;
- waar het planologisch aanvaardbaar en gewenst is, staat het bestemmingsplan wonen toe voor zover aan het Bouwbesluit kan worden voldaan, waarbij de effecten van de invoering van een 30-km zone op het vlak van luchtkwaliteit en geluidhinder worden onderzocht;
- de bestemmingsregeling gaat ongewenste functiewijzigingen tegen;
- zo mogelijk wordt ook overlastgevende horeca en dienstverlening en de concentratie daarvan tegengegaan;
- ter onderbouwing van het bestemmingsplan wordt een ruimtelijke visie opgesteld die gebaseerd is op de ontwikkelstrategie, het Brancheplan en enig aanvullend onderzoek voor de woonbestemming.

De ontwikkelstrategie versterkt de sociaal-economische structuur, verbetert de leefbaarheid en de omgeving op de Amsterdamsestraatweg en bestaat uit een combinatie van maatregelen, instrumenten en projectinitiatieven. De nota stimuleert nieuwe locatieontwikkelingen, zoals een GrandCafé-restaurant, en stelt dat er aan de Amsterdamsestraatweg ruimte moet zijn voor bedrijfsclusters voor jonge startende bedrijven, ambachtsateliers, broedplaatsen voor zzp'ers en creatief-culturele werkruimten, dat de openbare ruimte opgeknapt moet worden en daarbij groener moet worden, dat bedrijfspanden verbeterd moeten worden en dat het wenselijk is om een 30 km-zone vanaf de Weerdsingel tot de Marnixlaan in te voeren.

2.2.8.2 Vertaling van de Ontwikkelstrategie in het bestemmingsplan

De inhoud van de Ontwikkelstrategie wordt zoveel mogelijk vertaald in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplangebied is kleiner genomen, omdat de problematiek die in de Ontwikkelstrategie aan de orde wordt gesteld zich vooral voordoet in het deel van de Amsterdamsestraatweg dat ten zuiden van de Marnixlaan ligt. Om kosten te besparen richt dit bestemmingsplan zich alleen op dat deel. Mocht blijken dat ook voor het noordelijke deel een herziening van de bestemmingsregeling nodig is, bijvoorbeeld omdat er een 'waterbedeffect' optreedt, dan zal voor dat deel een afzonderlijk plan worden opgesteld.

Het bestemmingsplan richt zich wel op het omzetten van functies, maar bekijkt per blok welke omzetting wenselijk is. In een detailhandelscluster kan de omzetting naar wonen een ongewenste onderbreking van de structuur tot gevolg hebben, terwijl omzetting van wonen naar detailhandel in zo'n cluster juist een versterking van de structuur kan betekenen.

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat er bij een snelheid van 50km per uur geen knelpunten optreden voor de omzetting naar wonen. Daarmee is nader onderzoek naar het effect van een 30km-zone, zoals aanbevolen in de Ontwikkelingstrategie, niet nodig. Verlaging van de snelheid betekent immers dat de geluidssituatie verbetert. Hetzelfde geldt voor de luchtkwaliteit.

2.3 Conclusie

Het bestemmingsplan richt zich in eerste instantie op het beheer van de bestaande situatie en maakt geen nieuwe functies mogelijk. Er is daarom geen specifiek Rijks- of provinciaal beleid van toepassing op dit bestemmingsplan, anders dan het beleid dat in wet- en regelgeving is vastgelegd.

Voor dit bestemmingsplan geldt het recente huisvestingsbeleid voor de functie wonen als uitgangspunt. De bestemmingsregeling moet een beschermende regeling bevatten waarbij met hulp van de Beleidsregels Hoofdstuk 4 van de Huisvestingsverordening 2015 beoordeeld wordt of woningvorming of omzetting mogelijk is.

Het horecabeleid en prostitutiebeleid wordt in het bestemmingsplan in grote lijn overgenomen. Het bestemmingsplan zal alleen uitbreiding van vestigingen in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten (bijlage 5 bij de regels) mogelijk maken.

Het beleid dat in het Brancheplan Amsterdamsestraatweg en de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg is neergelegd vormt voor de overige functies het uitgangspunt. Het stedelijke detailhandelsbeleid blijft daarmee buiten beschouwing.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Karakterisering van het plangebied

De Amsterdamsestraatweg verbindt de Utrechtse binnenstad met Maarssen en loopt door of langs de wijken Pijlsweerd, Ondiep, Zuilen. De Amsterdamsestraatweg is aangelegd door Napoleon als verbindingsweg naar Amsterdam. In 1816 werd de aanleg van de Amsterdamsestraatweg afgerond. In de loop van de tijd is perceelsgewijs bebouwing langs de weg ontstaan. Momenteel is de weg een drukke verkeersader. De ontstaanswijze bepaalt nog steeds het beeld.

De bebouwing heeft een grote diversiteit in hoogte, 'korrel' en bouwstijl. De meeste gebouwen bestaan uit drie bouwlagen of uit twee bouwlagen met een bijzondere bouwlaag, zoals een kap. Hierdoor, en doordat de hoogte van de bouwlagen verschilt, ontstaat een grote mate van variatie in goothoogte en bouwhoogte. Het levendige beeld wordt nog versterkt door de variatie in functies.

Over het algemeen is de bebouwing langs dit deel van de Amsterdamsestraatweg stedelijker dan de aangrenzende, lagere bebouwing van Ondiep.

Op verschillende plaatsen is de bebouwing onderbroken en liggen kleine pleinachtige ruimtes aan de straat. Deze pleinachtige ruimtes doorbreken de strenge lijnvorm van de weg en hebben vaak een aangenaam rustige sfeer als tegenwicht van de levendigheid van de Amsterdamsestraatweg. Doorgaans hebben deze een heel ander karakter dan de Amsterdamsestraatweg zelf. Daarom zijn ze niet meegenomen in dit bestemmingsplan.

Het profiel van de straat is in het gedeelte tussen het spoor en de Marnixlaan relatief smal. Er is in feite onvoldoende maat voor het geheel van rijbanen, parkeervakken, fietspaden, voetpaden, groen en straatmeubilair. Juist omdat dit deel van de Amsterdamsestraatweg zo stedelijk is (veel verschillende functies, veel verkeer), is de druk op de openbare ruimte erg groot. Deze druk beïnvloedt de leefbaarheid. Daarom zijn maatregelen zoals het inpandig onderbrengen van fietsparkeren en een goede regeling voor huisvuil belangrijk.

3.2 Beschrijving van de functies in het plangebied

Aan de Amsterdamsestraatweg is op de begane grond van panden een veelheid aan functies gevestigd. De detailhandelsfunctie heeft de overhand, maar ook de functies maatschappelijk, dienstverlening, bedrijf, kantoor en wonen komen voor.

De winkelfunctie op de Amsterdamsestraatweg staat al geruime tijd onder druk, terwijl de dienstverlening in omvang toeneemt. De Amsterdamsestraatweg is dan ook geen uitgesproken winkelstraat meer, maar meer een stadsstraat. De detailhandelsfunctie en sfeer staan onder druk door bepaalde vormen van dienstverlening. Belhuizen, geldtransferdiensten, gokhallen, massagesalons en import-exportzaken zijn hiervan voorbeelden. Deze functies kunnen tot overlast leiden en zo afbreuk doen aan de leefbaarheid, het winkelklimaat, en aan het ruimtelijke beeld. Ditzelfde geldt voor de vele afhaalzaken.

Vrij veel panden aan de Amsterdamsestraatweg staan leeg, wat de leefbaarheid van de straat niet bevordert.

3.3 Cultuurhistorie

De Amsterdamsestraatweg kenmerkt zich door een grote variëteit aan bebouwing, maar bij de aanleg in 1812 (Route Imperiale no. 2 in opdracht van Napoleon) stond die er nog nauwelijks, behalve enkele boerderijen en herbergen. Pas na 1860 begon de bebouwing vanuit het centrum van Utrecht op gang te komen en in het derde kwart van de negentiende eeuw zorgde de komst van de werkplaatsen van de spoorwegmaatschappijen bij de Daalsedijk voor een snelle groei van met name arbeiderswoningen.



Afbeelding 4: Amsterdamsestraatweg-Meidoornstraat 1905 *uit: het Utrechts Archief*

In de gemeente Zuilen nam de bebouwing langs de Amsterdamsestraatweg vanaf 1914 snel toe met de komst van de grote fabrieken van Werkspoor en Demka. De bebouwing groeide zo vanuit twee kanten naar elkaar toe. In de jaren twintig en dertig is de straat zo goed al geheel bebouwd geraakt. Waren het aanvankelijk vooral individuele panden die werden gebouwd, vanaf 1920 kwamen er ook grotere complexen, zoals van de diverse woningbouwverenigingen. De transformatie van de Amsterdamsestraatweg naar winkelstraat neemt vanaf 1914 snel toe. Woonhuizen worden op de begane grond verbouwd tot winkels en nieuwe winkelpanden verschijnen.



Afbeelding 5: Amsterdamsestraatweg rond 1925 *uit: het Utrechts Archief*

Met de komst van nieuwe wijken, zoals onder andere Bloemenbuurt, Ondiep, Elinkwijk, neemt het belang van de Amsterdamsestraatweg als winkelstraat enorm toe. Het wordt een van de belangrijkste winkelstraten buiten de binnenstad.

Vanaf de jaren zestig en zeventig begint de achteruitgang in het winkelbestand. De concurrentie van moderne winkelcentra zoals winkelcentrum Overvecht en de opwaardering van de binnenstad met Hoog Catharijne en het voetgangersgebied begint de Amsterdamsestraatweg parten te spelen. Een aantal kerken verdwijnt uit het straatbeeld en er vindt in sommige delen stadsvernieuwing plaats. De forse infrastructurele ingrepen bij de aansluiting op de Weerdsingel en het centrum zorgen ervoor dat het begin van de Amsterdamsestraatweg onduidelijk wordt en er geen directe relatie meer is met het centrum.

Het loont de moeite om een wandeling langs beide zijden van de Amsterdamsestraatweg te maken om de gebouwen eens goed te bekijken. Ondanks verbouwingen en de sloop en nieuwbouw, zijn er nog steeds opvallend veel panden aanwezig met cultuurhistorische waarde. Woningbouw en winkels in verschillende bouwstijlen wisselen elkaar af. Enkele woningblokken zijn nog bewaard in de Amsterdamse stijl, maar er staan ook nog panden in de oorspronkelijke Jugendstil-stijl. In bijlage 4 van de toelichting zijn ter illustratie enkele foto's met beschrijving van een aantal panden aan de Amsterdamsestraatweg opgenomen. Bijlage 3 van de regels bevat de inventarisatie van de panden en bouwblokken met een bijzondere cultuurhistorische waarde. Er staan woningen waar in de bakstenen gevels fraaie versieringen zijn opgenomen en een aantal winkelpuien uit verschillende perioden zijn bijzonder. Enkele ervan zijn ook zeldzaam en nog geheel in originele staat. Wanneer men de blik iets hoger richt zijn bijzondere kapvormen te zien die de tand des tijds goed hebben doorstaan. Al met al heeft de Amsterdamsestraatweg voldoende cultuurhistorisch interessante gevels die kansen bieden op een herwaardering van deze historische straat.

3.4 Conclusie

De winkelfunctie op de Amsterdamsestraatweg is vroeg in de vorige eeuw ontstaan en maakt de laatste jaren plaats voor andere functies, waaronder functies die geen goede bijdrage leveren aan de leefbaarheid van de straat.

Er zijn veel panden die vanuit cultuurhistorisch oogpunt beschermd moeten worden.

De regeling in dit bestemmingsplan moet daarom onwenselijke functieveranderingen weren of vatbaar maken voor handhavingsacties en bescherming bieden aan de bijzondere cultuurhistorische waarden.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Planbeschrijving

4.1.1 Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur blijft ongewijzigd. De variatie in hoogte en in afdekking van de bebouwing wordt in het bestemmingsplan vastgelegd. Vergunningaanvragen voor het veranderen van de hoogte of de afdekking zullen van geval tot geval bekeken worden. Op veel plaatsen is bijvoorbeeld een hoogte van drie bouwlagen mogelijk zonder dat dit leidt tot onevenredige gevolgen. Een flink aantal panden heeft echter een bijzondere cultuurhistorische waarde. In die gevallen is ophoging naar drie bouwlagen (of een andere wijziging) alleen mogelijk als geen afbreuk wordt gedaan aan de bijzondere cultuurhistorische waarde van het pand.

De panden hebben veelal een eigen, opvallende pui die bezoekers uitnodigt, terwijl de verdiepingen minder open zijn. Dit kan worden gezien als een kwaliteit die past bij het levendige karakter van de Amsterdamsestraatweg. De puien zijn in de loop van de tijd vaak aangepast. Ook zijn panden op de begane grond vaak samengevoegd en volgt de pui niet altijd de oorspronkelijke parcellering van de panden. Het is zaak om hier bij functiewijzigingen goed naar te kijken en waar mogelijk de vormgeving van de pui aan te passen aan de originele architectuur en parcellering van de panden. In het verlengde hiervan moeten reclame-uitingen voldoende terughoudend zijn, zodat het straatbeeld er niet door wordt gedomineerd.

Van veel winkel- en bedrijfspanden is de begane grond in het verleden aan de achterzijde uitgebouwd, vaak tot op de erfgrens. Nu in een aanzienlijk deel van deze panden leegstand ontstaat, is de vraag aan de orde of deze bebouwing aan de achterzijde gehandhaafd moet worden. Bij transformatie naar wonen is het belangrijk om voldoende woningkwaliteit te realiseren en daarmee tot een duurzame oplossing te komen die bijdraagt aan de ambitie voor de Amsterdamsestraatweg. Dit kan betekenen dat een substantieel deel van de bebouwing op het achterterrein gesloopt zal moeten worden ten gunste van buitenruimte, lichttoetreding en groen.

Bij een transformatie naar wonen zijn in principe de uitgangspunten van het splitsingsbeleid leidend. Dit houdt in, dat er een minimumoppervlak gehanteerd wordt voor de nieuw te realiseren woningen.

Binnenterreinen
De bestemmingsplangrens ligt veelal op de achtergrens van de percelen. Hiermee valt een deel van de binnenterreinen in het bestemmingsplangebied. Aansluitend op het bovenstaande, is de ambitie om de binnenterreinen rustig en voor een belangrijk deel onbebouwd te houden of te maken. Het toevoegen van nieuwe hoofdfuncties op binnenterreinen is in beginsel niet wenselijk en kan hooguit toegestaan worden als dat gepaard gaat met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

4.1.2 Functionele structuur

4.1.2.1 Inleiding

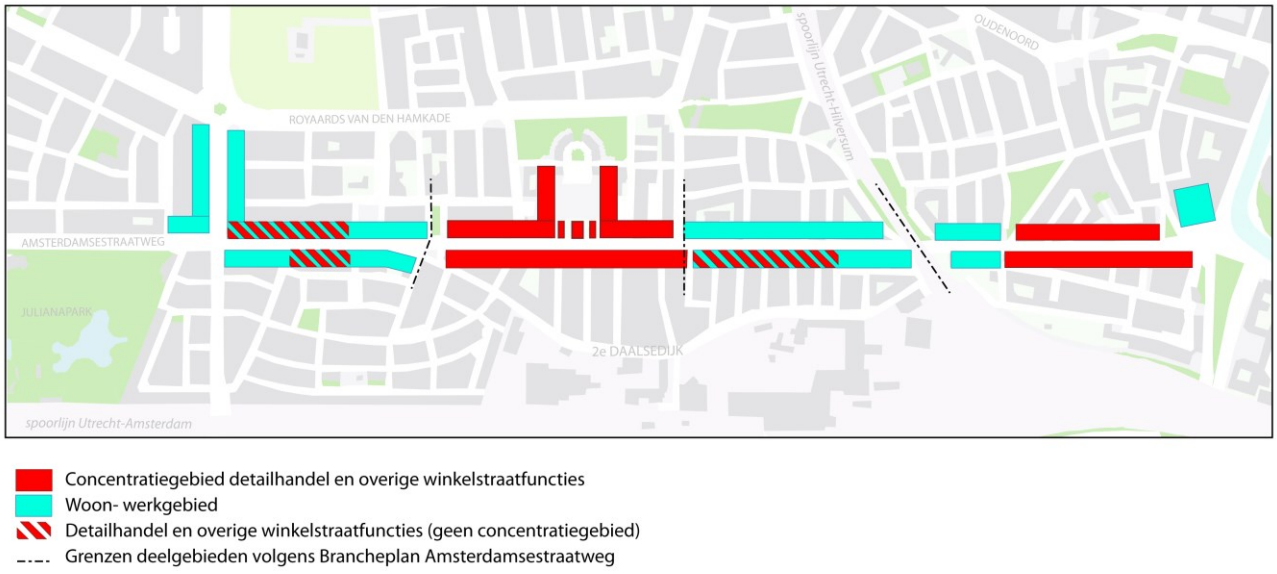
Het plangebied wordt gekenmerkt door een veelheid aan panden waar op de verdiepingen gewoond wordt en waarin alleen op de begane grond andere functies, vaak detailhandel, dienstverlening en horeca.

Voor de begane grond is met de principes van het Brancheplan onderzocht welke bestemming passend is, gelet op het doel van dit bestemmingsplan. Het Brancheplan Amsterdamsestraatweg geeft een visie op de ontwikkelingsmogelijkheden van de diverse deelgebieden en ligt, samen met de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg, ten grondslag aan het bestemmingsplan.
Aan het Brancheplan ligt het besef ten grondslag dat de Amsterdamsestraatweg te lang en te divers is om als één geheel te worden gezien. Daarom worden verschillende deelgebieden onderscheiden: Noord, Plantage, Midden en Zuid. Door allerlei ontwikkelingen in de retail in het algemeen, zoals internetwinkels, dalende bestedingen, en nieuwe winkelgebieden staat de detailhandel onder druk. De Amsterdamsestraatweg heeft daarnaast nog andere problemen. De straat is lang, waardoor het winkelgebied te weinig compact is, de beide zijden worden onderbroken door veel verkeer en er is veel concurrentie met omliggende, vernieuwde winkelgebieden in Utrecht. Het gevolg van de algemene en de specifieke problemen is dat er teveel vierkante meters detailhandel op de Amsterdamsestraatweg zijn, met leegstand of een minder wenselijke invulling van panden als gevolg.
De mogelijkheden voor de verschillende deelgebieden worden voor een deel bepaald door het perspectief voor de detailhandel. De winkelgebieden Plantage en Zuid hebben de meeste potentie. Het versterken van de winkelstructuur het logsiche uitgangspunt. De deelgebieden die een minder goed perspectief hebben als winkelgebied zouden moeten transformeren naar woon-werkgebieden waarin het wonen als belangrijkste bestemming geldt en het werken zorgt voor de levendigheid. Deze lijn is vertaald in het bestemmingsplan in de functies Gemengd – 1 en Gemengd -2.

4.1.2.2 Beschrijving van de beoogde structuur

Binnen het plangebied geldt als algemeen uitgangspunt dat alleen de begane grond van panden gebruikt mag worden voor andere functies dan wonen. Voor de begane grond is met de principes van het Brancheplan onderzocht welke bestemming passend is, gelet op het doel van dit bestemmingsplan.

Afbeelding 6: de structuur van van winkelgebieden en woon-werkgebieden



Winkelconcentratiegebieden
De winkelconcentratiegebieden, rood aangeduid op afbeelding 4, met detailhandel als kernfunctie op de begane grond krijgen de bestemming Gemengd - 1, waar als uitgangspunt geldt dat de op begane grond aanwezige functie op zijn minst geen afbreuk mag doen aan de detailhandelsstructuur. In de bestemmingsregeling staat de functie detailhandel daarom centraal en staat daarnaast 'winkelstraatfuncties' toe. Met 'winkelstraatfuncties' worden functies bedoeld die goed bij detailhandel passen: functies die zich op het publiek richten, die zich met diensten of producten richten op bezoekers .

De transformatie naar detailhandel of naar een winkelstraatfunctie wordt door de regeling gestimuleerd. Transformatie naar wonen is in beginsel niet wenselijk, omdat een woning op de begane grond de winkelstructuur doorbreekt. Maar in sommige gevallen kan omzetting van detailhandel naar wonen voor de leefbaarheid van de Amsterdamsestraatweg goed zijn. Om een afweging te kunnen maken tussen het belang van een goede detailhandelsstructuur en de leefbaarheid voorziet de bestemmingsregeling niet in de omzetting naar wonen, zodat op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een omgevingsvergunning nodig is voor een dergelijke omzetting. Bij het beoordelen van de aanvraag voor zo'n vergunning zullen de beleidsregels die in paragraaf 2.2.2 zijn genoemd betrokken worden.

In het Brancheplan worden twee winkelconcentratiegebieden aangewezen waarin de versterking van de detailhandelfunctie centraal moet staan. In dit bestemmingsplan worden als grenzen van het winkelconcentratiegebied in het deelgebied Plantage: de Korenbloemstraat en de Asterstraat aan de zuidwestkant (even nummers) en het Van Beuningenplein en de Acaciastraat aan de noordoostkant (oneven nummers). Voor het winkelconcentratie gebied in deelgebied Zuid gelden als grens: de 1e Daalsedijk en de Daalsetunnel aan de zuidwestkant (even nummers) en de Bethlehemweg en de Herenweg aan de oostkant (oneven nummers).

Winkelgebieden die niet als winkelconcentratiegebied zijn aangewezen
In het deelgebied Noord zijn ook enkele bouwblokken aanwezig waar detailhandel de belangrijkste functie is. Deze blokken liggen tussen de Anemoonstraat en de Korenbloemstaart (even nummers) en tussen de Marnixlaan en het Van Beuningenplein (oneven huisnummers). Het gebied is op afbeelding 4 rood-gestreept.
Het Brancheplan geeft aan dat voor een derde sterke winkellocatie onvoldoende economische ruimte is. De verwachting is dat op termijn de detailhandelsfunctie hier terrein gaat verliezen. In het bestemmingsplan wordt daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die het college de bevoegdheid geeft de bestemming te veranderen, als de blokken niet meer als winkelcluster functioneren.

Mede naar aanleiding van zienswijzen is onderzocht of het winkelconcentratiegebied Plantage naar het zuiden uitgebreid zou moeten worden. Indieners van zienswijzen wezen op het idee van een 'etnische specialiteitenstraat' dat zowel in het Brancheplan als in de Ontwikkelstrategie naar voren wordt gebracht. In het Brancheplan wordt het gebied tussen het spoorviaduct en de Acaciastraat-Asterstraat getypeerd als een gemengd gebied. Het gebied mist een grote trekker en ten tijde van het opstellen van het Brancheplan zijn er een aantal overlastgevoelige functies. Het Brancheplan signaleert dat dit deel van de Amsterdamsestraatweg als etnische specialiteitenstraat kan worden gekarakteriseerd (p 24), en dat "niet op voorhand een concentratiegebied voor winkels aan te geven [is]" in dit deel, maar dat hoekpanden wel winkelfuncties moeten hebben. Volgens het Brancheplan heeft het gebied wel de potentie om zich te ontwikkelen tot een winkelconcentratiegebied met een etnisch winkelaanbod, maar alleen als een grotere, liefst etnische, supermarkt zich in het gebied vestigt. Zo'n supermarkt, met een stedelijk bereik, kan het gebied de noodzakelijke impuls geven waar de andere winkels van kunnen profiteren.
Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan werd duidelijk dat de noodzakelijk geachte etnische trekker zich niet in het gebied zou vestigen vanwege fysieke en logistieke beperkingen. Bovendien lagen de marktverwachtingen op een dieptepunt. Daar kwam bij dat er aan de noordoostkant (oneven huisnummers) initiatieven kwamen om te transformeren naar wonen. Daarom heeft het gebied tussen Acaciastraat-Asterstraat en het spoorviaduct in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming Gemengd – 2 gekregen.
De bestemming Gemengd – 2 blijkt goed aan te sluiten bij de ontwikkeling van de panden aan de noordoostkant (oneven huisnummers). De etnische trekker zal hier niet komen, er zijn al wat meer woningen op de begane grond en er zijn transformatie-initiatieven voor nieuwe woningen op plekken die overlastgevoelige zijn. De bestemming Gemengd – 2 past ook goed bij het gebied tussen het spoorviaduct en de Fabriekstraat-Anjelierstraat, waar weinig kansen voor winkels zijn en transformatie naar andere functies het wenselijkst is, zeker in het licht van de doelstelling van dit bestemmingsplan.
Voor de zuidwestkant (even huisnummers) tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat ligt dit anders. Hier zijn de overlastgevoelige functies inmiddels verdwenen. Er is weinig leegstand en er is concrete belangstelling voor de leegstaande panden die er zijn. De detailhandelsstructuur wordt hier niet doorbroken door woningen op de begane grond, waarvan er slechts enkele zijn. Er zijn hier nog geen initiatieven voor transformatie naar wonen binnengekomen. Omdat de units qua omvang en huurprijs redelijk goed verhuurbaar zijn, is het is bij uitstek een gebied waar etnisch ondernemerschap zich thuis kan voelen. De in paragraaf 1.4 aangegeven ontwikkelingen leiden tot meer potentiële klanten, waardoor de marktverwachtingen positiever zijn geworden. Zo ontstaan kansen voor een positieve wending en voor het behouden of zelfs versterken van de detailhandelsstructuur. Het is in dit deel van de straat wenselijk om mogelijke dynamiek te kunnen faciliteren door detailhandel en horeca en combinaties hiervan mogelijk te maken. Aan dit deel van de Amsterdamsestraatweg wordt daarom de bestemming Gemengd – 1 gegeven.
Gezien de onzekerheid of deze positieve ontwikkeling van dit deel van de straat blijvend is, wordt onder dezelfde voorwaarden als voor het winkelgebied in het noordelijke deel van het plangebied aan het college de bevoegdheid gegeven om de bestemming te wijzigen in Gemengd - 2. Ook dit deel van de Amsterdamsestraatweg is op afbeelding 4 rood-gestreept.

Woon- werkgebied
In de overige gebieden, op de afbeelding 4 lichtblauw gekleurd, geldt de functie wonen en de transformatie naar wonen of een daarbij passende werkfunctie als uitgangspunt. Woningen krijgen de bestemming Wonen en panden met een bijzondere functie op de begane grond krijgen de bestemming Gemengd -2. Deze bestemming maakt transformatie naar wonen of werkfuncties die zich verdragen met de woonfunctie mogelijk. Deze laatste functies kunnen de levendigheid van de straat bevorderen. In de bestemmingsregeling worden dergelijke functies 'functiemengingsfuncties' genoemd.

Hoekpanden hebben meestal een winkeluitstraling. Detailhandel kan daarom ook in hoekpanden die buiten de winkelconcentratiegebieden liggen worden toegestaan.

Horeca
Er zijn initiatieven voor nieuwe of bijzondere vormen van horeca. Dergelijke initiatieven worden per geval beoordeeld. Gezien de aanleiding van dit bestemmingsplan, zal de gemeente geen medewerking verlenen aan initiatieven die in strijd zijn met het horecakader en deze in beginsel voorlopig hooguit bij wijze van tijdelijk experiment toestaan. Een uitzondering daarop is de "daghoreca" (horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten die als bijlage 5 bij de regels is gevoegd). Deze vorm van horeca kan een positieve bijdrage leveren aan de beleving van de straat en kan de winkelclusters versterken.

Het horecabeleid in dit gebied is in paragraaf 2.2.5 van deze toelichting weergegeven.

Geleidelijke transformatie
Alle legaal gevestigde functies zijn op grond de bestemming toegelaten. Dat wil zeggen dat een winkel die in een gebied met de bestemming Gemengd 2 binnen die bestemming ook als winkel wordt bestemd, een kapper als kapper en een café als café.

In de lijn van bestemmingsplan Ondiep biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om functies die voor een bepaald gebied of voor een verdieping als niet-passend worden beschouwd te wijzigen als die functie niet meer aanwezig is.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer en parkeren

De Amsterdamsestraatweg heeft een smal profiel, met weinig ruimte voor de auto, het openbaar vervoer en de fiets. De voetganger heeft te maken met smalle stoepen. Dit bestemmingsplan voorziet niet in een verandering van de verkeersstromen en kan de verkeersproblemen niet oplossen.

Het smalle profiel geeft weinig mogelijkheden voor parkeren in de openbare ruimte. Voor zover dit bestemmingsplan een transformatie van functies stimuleert, moet bij die transformatie rekening met de beperkte ruimte gehouden worden. Functies die een extra beslag op de parkeercapaciteit leggen zijn daarom in beginsel niet mogelijk.

Buiten de winkelclusters is een vergroting van de capaciteit voor inpandige parkeergelegenheid voor tweewielers wenselijk. Dit bestemmingsplan maakt dat mogelijk.

4.2.2 Openbare ruimte en groen

In het kader van de ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg is de openbare ruimte geanalyseerd en zijn aanbevelingen gedaan voor verbetering. De verbeteringen betreffen, afgezien van inpandig fietsparkeren, een goede inrichting van de openbare ruimte. Dit bestemmingsplan staat die verbeteringen toe.

Terrassen bij horecagelegenheden kunnen bijdragen aan een positieve beleving van de straat. Op de toch al smalle stoepen zijn terrassen uiteraard niet mogelijk, maar op de pleintjes, zoals bij de 1e Daalsedijk, zijn terrassen wellicht inpasbaar. Dat zal per geval bezien moeten worden.

4.3 Conclusie
Het bestemmingsplan beoogt een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid van de Amsterdamsestraatweg door de winkelstructuur waar mogelijk door clustering te versterken en functies die geen positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid tegen te gaan en leegstand te weren.

Zoals in het Brancheplan is aangegeven, is het van belang om clustering van detailhandel en de daarbij passende functies, 'winkelstraatfuncties', te stimuleren. Het plangebied bevat twee sterke clusters, namelijk het zuidelijke deel en het gebied rond de Plantage. In het deel tussen het Oppenheimplein en de Marnixlaan en in het deel tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat is in de huidige situatie ook een goed functionerende detailhandelstructuur aanwezig.

Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt het idee van een etnische specialiteitenstraat als mogelijk deel van het winkelcluster, zoals beschreven in het Brancheplan en in de Ontwikkelstrategie, losgelaten. De belangrijkste reden daarvoor is dat is gebleken dat de daarvoor noodzakelijk geachte trekker in de vorm van een etnische supermarkt en niet kan komen.

In de overige delen van de Amsterdamsestraatweg kan een transformatie naar wonen en daarbij passende functies, 'functiemengingsfuncties', de detailhandelclusters versterken.

De bestemmingsregeling zal daarom uit moeten gaan van winkelstraatfuncties en detailhandel in de clustergebieden en in het gebied tussen het Van Beuningenplein en de Marnixlaan, waarbij via gebruiksregels een goede aansluiting gezocht moet worden bij de functie wonen op de verdiepingen van de panden, en van wonen en functiemengingsfuncties in de overige delen.

Ook de verbetering van de inrichting van de openbare ruimte kan een bijdrage leveren aan een beter woon- en leefklimaat, maar dat kan in het bestemmingsplan niet worden geregeld.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt weergegeven hoe het plan zich verhoudt tot de diverse sectorale kaders, voor zover relevant, zoals geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, archeologie, ecologie, en de Europese dienstenrichtlijn. De conclusie is dat de in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen haalbaar en uitvoerbaar zijn. Geconstateerd kan voorts worden dat niet is gebleken van feiten en omstandigheden (waarbij onder meer rekening is gehouden met de criteria in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (richtlijn 2011/92/EU) die maken dat de uitvoering van dit plan kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen die het verrichten van vervolgmilieuonderzoek (eventueel in de vorm van een milieueffectrapportage) noodzakelijk maken. Zo heeft het bestemmingsplan betrekking op bestaand stedelijk gebied en liggen er geen kwetsbare gebieden in of in de nabijheid van het plangebied.

5.2 Gezondheid

Dit bestemmingsplan maakt geen concrete, nieuwe ontwikkelingen mogelijk en heeft daarom in beginsel geen effect op de gezondheid. De verbetering van het woon- en leefklimaat die met de regels beoogd wordt, heeft uiteraard een positief effect.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 Weg- en railverkeerslawaai

Het plangebied ligt binnen de vanuit de Wet geluidhinder relevante geluidszones van de Amsterdamsestraatweg, Weerdsingel WZ, Daalsetunnel, Acaciastraat, Ondiep, Marnixlaan, St. Josephlaan, Van Egmondkade, Royaards van den Hamkade en het spoor Utrecht-Overvecht.

Uit het geluidsonderzoek (zie bijlage 6: Akoestisch onderzoek (november 2016)) volgt dat de geluidsbelasting op potentieel te transformeren panden vanwege de wegen maximaal 63 dB bedraagt en daarmee voldoet aan de maximale ontheffingswaarde. Het geluid vanwege het spoor bedraagt maximaal 58 dB.

Langs de St. Josephlaan en Marnixlaan wordt de maximale ontheffingswaarde wel overschreden. Omzetting van winkel naar woning is hier niet mogelijk. De voorkeurswaarden vanuit de Wet geluidhinder worden overschreden. Daar waar de geluidsbelasting binnen de maximale ontheffingswaarde blijft, moet een ontheffingsprocedure worden doorlopen (hogere waarde).

De gecumuleerde geluidsbelasting van weg- en railverkeer bedraagt 68 dB en kan als acceptabel worden beschouwd.

De nieuw te realiseren woningen moeten voldoen aan de eis van een geluidsluwe gevel en aanvullende voorwaarden aan de woningindeling en de buitenruimte.

Vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening is eveneens rekening gehouden met 30 km/u wegen in de nabije omgeving. Deze geluidsbronnen vormen geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.3.2 Industrielawaai

Een klein deel van het plangebied is gelegen binnen een zone industrielawaai. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden.

5.3.3 Cumulatie van lawaai

De gecumuleerde geluidsbelasting van weg- en railverkeer bedraagt 68 dB en kan gezien de ligging van het plangebied als acceptabel worden beschouwd.

5.4 Geur, externe veiligheid, bodemkwaliteit, flora en fauna

Voor deze aspecten is het uitvoeren van nader onderzoek niet aan de orde. Het bestemmingsplan bevordert gewenste functies en weert ongewenste functies. Er worden geen gevoelige bestemmingen toegevoegd en er is geen sprake van nieuwe bebouwing.

5.5 Luchtkwaliteit

Er is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit in het plangebied. daaruit blijkt dat realisatie van het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden.

Er zijn dus geen belemmeringen vanuit de Wet milieubeheer om het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg vast te stellen.

Het onderzoek is bijgevoegd als Bijlage 5 bij deze toelichting.

5.6 Water

Het bestemmingsplan reguleert uitsluitend functies en functieveranderingen. Er wordt geen nieuwe bebouwing of verharding toegevoegd. In die gevallen is geen waterparagraaf nodig. Met de waterbeheerder wordt het overleg op grond van artikel 3.1.1 ven het Besluit ruimtelijke ordening gevoerd.

5.7 Archeologie

Wettelijk kader

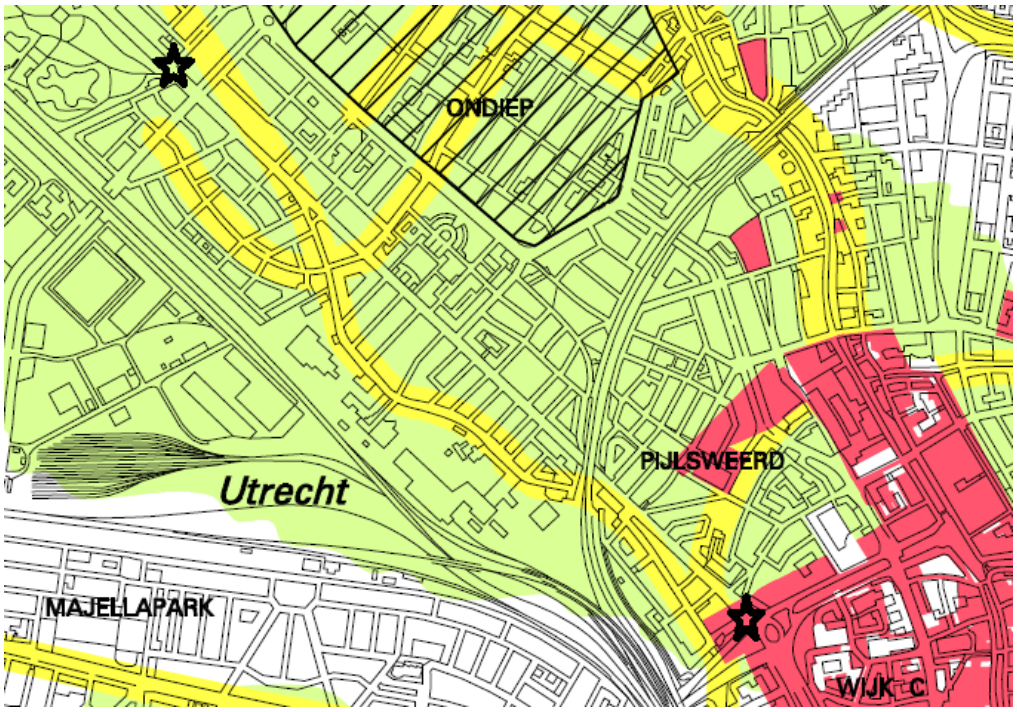
In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Het Verdrag van Malta heeft in Nederland geresulteerd in een ingrijpende herziening van de Monumentenwet uit 1988, die op 1 september 2007 met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht is geworden.

Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In het bestemmingsplan is een dubbelbestemming opgenomen die regelt dat de voor Waarde-archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met een specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Afbeelding 6: archeologie in het plangebied
De twee zwarte sterren geven de twee begrenzingen van het plangebied aan



Beschermd archeologisch Rijksmonument

Gebied van hoge archeologische waarde

Gebied van hoge archeologische verwachting

Gebied van archeologische verwachting

Vergunning vanaf 30 cm diepte ten opzichte van maaiveld

Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m2	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Tussen de Egelantierstraat-Ondiep Zuidzijde en de Sint Josephlaan-Marnixlaan liggen gronden met een hoge archeologisch verwachting. Bij verstoringen van de bodem met een oppervlakte van meer dan 110 m2, moet een vergunning worden aangevraagd op grond van de Verordening op de archeologische monumentenzorg.

In de rest van het plangebied geldt een kleinere archeologische verwachting, waar een vergunning nodig is bij verstoringen met een oppervlakte van meer dan 1000m2.

Als bij uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische zaken worden aangetroffen, moet conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) melding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de afdeling Stedenbouw en Monumenten, Team Cultuurhistorie, 030-2863990 gedaan worden.

Conclusie

In het noordelijke deel van het plangebied is een grote kans op archeologische resten in de bodem. Met een vergunningstelsel op grond van de Verordening op de archeologische monumentenzorg worden deze resten beschermd.

5.8 Kabels en leidingen

Binnen het projectgebied liggen in de St. Jozeflaan – Marnixlaan stadsverwarmingsleidingen.
In deze straten ligt ook een transportleiding van Vitens en een hoogspanningstracé. Er loopt een straalpad over het plangebied. Deze straalverbinding ondervindt pas hinder bij bebouwing van 59 meter hoogte en meer. Deze hoogten zijn niet toegestaan in het bestemmingsplan. Een beschermende bepaling is dan ook niet nodig.

5.9 Dienstenrichtlijn

Regels die vestiging van dienstverleners weren vallen onder de reikwijdte van de Dienstenrichtlijn. Ook voorschriften over de maximale oppervlakte van bepaalde winkelbedrijven moeten voldoen aan de verplichtingen van het vestigingshoofdstuk van de Europese richtlijn. Economische overwegingen mogen geen rol spelen. Er mag in een ruimtelijk besluit geen onderscheid gemaakt worden tussen diensten en andere functies.

Wanneer de bestemmingsplanregels voor een ieder gelden is dit anders. Het gaat erom dat de regels niet discriminatoir zijn. Er kunnen immers dwingende redenen van algemeen belang zijn om in een bestemmingsplan regels over branches op te nemen, bijvoorbeeld om de consument of het stedelijk milieu te beschermen. Wanneer deze regels zijn opgenomen ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening en de ruimtelijke kwaliteit op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan worden gemotiveerd is de Dienstenrichtlijn niet toepassing.

Dit bestemmingsplan bevat regels die het woon- en leefklimaat aan de Amsterdamsestraatweg voor verdere achteruitgang behoedt en zien toe op de ruimtelijke uitstraling van de Amsterdamsestraatweg. De Dienstenrichtlijn is daarom op dit plan niet van toepassing.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Dit bestemmingsplan is op beheer gericht en bevat geen ontwikkelingen die kosten met zich meebrengen. Er is weliswaar een zekere beperking van functiewijzigingen, maar die heeft ook een positief effect op de waarde van het onroerende goed. De meeste functiewijzigingen kunnen op grond van het bestemmingsplan vergund kunnen worden. Daarom is de kans op planschade klein en als er al planschade is, zal het om zeer kleine bedragen gaan die al gauw binnen het normaal maatschappelijke risico vallen.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierop hebben kunnen reageren.

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is op 17 februari 2016 aan een aantal instanties toegezonden in het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De provincie heeft laten weten geen opmerkingen te hebben bij het plan. Er zijn geen provinciale belangen mee gemoeid. De waterbeheerder is akkoord met de waterparagraaf. Van de gemeente Maarssen is geen reactie ontvangen. De Kamer van Koophandel is geen vooroverlegpartner meer en heeft verwezen naar de branche organisaties. Bij dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met de ondernemers in het plangebied. Zie hieronder.

6.2.2 Adviezen wijkraad, bewoners, ondernemers, adviesgroep

De gemeente heeft overleg gevoerd met onder andere de ondernemers, eigenaren en bewoners van de Amsterdamsestraatweg tijdens de voorbereiding van dit plan. Uit de overleggen blijkt dat het doel van het bestemmingsplan ondersteund wordt.

Op aanraden van de adviesgroep is de Plantage in het plangebied opgenomen. De regeling voor ondersteunende horeca is mede op basis van suggesties uit de adviesgroep tot stand gekomen.

Bewoners van het middengedeelte van het plangebied adviseren om uitbreiding van horeca of ondersteunende horeca alleen onder strikte voorwaarden toe te staan, met name in het gedeelte tussen viaduct en Acaciastraat. Zij vrezen overlast van bezoekers. Deze opmerkingen hebben geleid tot een aanscherping van de voorwaarden waaronder ondersteunende horeca voor een vergunning op grond van de regels van het bestemmingsplan in aanmerking komt, waaronder de eis dat de winkel die ondersteunende horeca wil buiten het gebied tussen het viaduct en de Acaciastraat ligt.

Ondernemers pleiten ervoor om bedrijfsconcepten die het aanzien van de Amsterdamsestraatweg verbeteren zonder vergunningprocedure toe te staan. Daarbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan lichte vormen van daghoreca (categorie D2) of aan winkels met ondersteunende horeca. Suggesties, zoals het toestaan van terrassen, waar de ruimte dat toelaat, zoals op de hoek van de 1e Daalsedijk en de Boorstraat (bij Watertoren), of het formuleren van criteria om vast te stellen wanneer massage 'medisch' is, zijn betrokken bij het opstellen van het bestemmingsplan.

6.2.3 Advies wijkraad

De wijkraad heeft advies over het ontwerpbestemmingsplan uitgebracht. Het advies is als bijlage 8 bij de toelichting gevoegd.

De wijkraad adviseert onder meer om de openbare ruimte rond de watertoren en bij pleintjes bij de Herenweg en de Boorstraat, met een uitloop in de Boorstraat, aan het plangebied toe te voegen en aan de panden die aan de pleintjes liggen ook de bestemming Gemengd - 1 toe te kennen, om transformatie van hoekpanden met de bestemming Gemengd - 2 naar wonen mogelijk te maken en om een creatieve combinatie van ondersteunende horeca en winkelstraatfuncties in panden met de bestemming Gemengd - 1 toe te staan.

Mede op basis van dit advies is het pleintje bij de Herenweg aan het plangebied toegevoegd. In het vaststellingrapport wordt deze wijziging in de beantwoording van de zienswijze van indiener 2 toegelicht. Omdat dit plan zich alleen richt op de leefbaarheid en de detailhandelsstructuur van de Amsterdamsestraatweg, zijn gebieden die daar geen of weinig invloed op hebben buiten het plangebied gelaten. Aan de achterzijde van de watertoren worden woningen gebouwd. Deze ontwikkeling staat los van Amsterdamsestraatweg. Het pleintje bij de Boorstraat (aansluiting 1e Daalsedijk op de Amsterdamsestraatweg) is al opgenomen in het plangebied. De Boorstraat zelf bevat geen functies die voor dit bestemmingsplan van belang zijn. De overzijde, de hoek van de Bethlehemweg, leent zich wel voor een terras. Daarom is het plangebied uitgebreid met een deel van de openbare ruimte van de Bethlehemweg-Tiendweg.

Voor transformatie naar wonen kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Die kan verleend worden voor alle panden met de bestemming Gemengd - 2, als aan de voorwaarden wordt voldaan van lid 4.4.2 van de regels. Het creatief combineren van horeca en winkelstraatfuncties is op grond van het bestemmingsplan toegestaan. Dit wordt toegelicht in het vaststellingsrapport in het antwoord op de zienswijze van indiener 5, onderdeel 4.

6.3 Handhaving

6.3.1 Gemeente en andere overheidsdiensten treden op tegen aantasting van de leefbaarheid

Om de aantasting van de leefbaarheid in de Amsterdamsestraatweg tegen te gaan wordt al langere tijd extra capaciteit aan medewerkers van de gemeente en de politie ingezet voor toezicht en handhaving van de openbare orde, naleving van diverse verordeningen en bestrijding van illegale activiteiten.

De gemeente, UWV en belastingdienst hebben meerdere controleacties uitgevoerd op de Amsterdamsestraatweg om belasting-, premie- en uitkeringsfraude, illegale tewerkstelling en de daarmee samenhangende misstanden en overlast te voorkomen en terug te dringen. De veiligheid en leefbaarheid op de Amsterdamsestraatweg is gebaat bij een voortzetting van deze controles. Handhaving vindt plaats door de betrokken gemeentelijke organisatieonderdelen VTH en Werk en Inkomen. Dit gebeurt waar nodig met ondersteuning door de politie (de 'sterke arm'). Er zijn in de afgelopen jaren diverse panden gesloten vanwege criminele activiteiten, activiteiten die hun weerslag hadden op het openbare leven.

Om de negatieve ontwikkeling te stoppen is besef gegroeid dat een structurele aanpak van de Amsterdamsestraatweg noodzakelijk is met een scala van maatregelen en projectinitiatieven. Alleen maar blijven handhaven en controleren lijkt onvoldoende te werken. Daarom worden onorthodoxe maatregelen niet geschuwd. De vestiging van coffeeshops wordt bijvoorbeeld, in afwijking van het algemene coffeeshopbeleid, in een deel van de Amsterdamsestraatweg niet meer gedoogd. De toeloop en gevaarzetting die dergelijke shops met zich meebrengen verdraagt zich niet met de problematiek van deze straat. Dit bestemmingsplan maakt deel uit van de structurele aanpak.

6.3.2 Relatie tussen openingstijden en klachten

De aantasting van de leefbaarheid van de Amsterdamsestraatweg komt ook voort uit de diversiteit aan panden met verschillende bedrijfsbestemmingen en openingstijden. Sommigen bestemmingen kennen in het geheel geen sluitingstijden omdat de bestemming geen winkel is in de zin van de Winkeltijdenwet. Ook zijn er regelmatig activiteiten in bedrijfspanden die zich qua veiligheid noch bestemming voor lenen. Horecagelegenheden mogen in Utrecht in beginsel 24 uur per dag open zijn.

Mede hierdoor is sprake van druk en overlast die het woon- en slaapgenot hindert. Dit uit zich onder meer door bezoekers die op de meest uiteenlopende tijden een pand bezoeken of verlaten of bij het verlaten op straat blijven napraten, al dan niet met draaiende motoren, en die parkeeroverlast en vervuiling veroorzaken.

De ruime openingsmogelijkheden leveren veel klachten op van omwonenden. Omdat de regelgeving de ruimte biedt om in ruime mate een bedrijfspand open te hebben, kan de gemeente niet altijd optreden. Hoewel enige overlast inherent is aan horeca is er door cumulatie naar algemene maatstaven teveel overlast en hinder.

De ruime openingstijden hebben ook hun weerslag op de toezichts- en handhavingsinspanningen van de gemeente. In wezen is dag en nacht inzet nodig, zeker waar het gaat om gevoelige bestemmingen, zoals de horeca, cafés, afhaalzaken. Maar dit geldt ook voor bedrijfspanden met een bestemming dienstverlening die zonder duidelijke reden of met vage activiteiten dag en nacht geopend zijn. Bewoners in de straat voelen zich hierdoor onveilig, ook al wordt er soms zelden publiek waargenomen in dergelijke panden.

Met name het gedeelte van de Amsterdamsestraatweg dat tussen het spoor en de Aciaciastraat-Concordiastraat ligt kent, vooral 's nachts, een verhoogde overlast van horeca en dienstverlenende bedrijven. Daarom heeft dit deelgebied extra aandacht met alert, gecoördineerd toezicht en handhaving van sluitingstijden, aard van de activiteiten, vergunningen en ongeoorloofde gedragingen.

6.3.3 Intensieve, integrale aanpak heeft effect, maar vraagt veel capaciteit

Uit recent onderzoek blijkt dat de overlast min of meer aanvaardbaar is gebleven dankzij hoge inzet van toezicht, handhaving en schoonmaak door gemeente en politie. Bij afname van de inzet van de verschillende vormen van toezicht en handhaving bestaat een gerede kans dat de overlast weer toeneemt. Er lijkt hier sprake te zijn van communicerende vaten: hoge inzet van Toezicht en Handhaving vermindert de overlast. Dit betekent dat deze inzet van Toezicht en Handhaving voortdurend aanwezig zou moet zijn op de Amsterdamsestraatweg om de overlast op een min of meer aanvaardbaar niveau te houden. De capaciteit die daarvoor nodig is kan niet worden ingezet bij andere aandachtsgebieden in de stad. Dit is op de langere termijn niet houdbaar.

6.3.4 Handhaving van de bestemmingsregeling

In dit bestemmingsplan worden functies die een negatieve weerslag hebben op het woon- en leefklimaat beperkt, worden concreter benoemd welke bestemmingen wel of niet geoorloofd zijn en worden de openingstijden vergaand geüniformeerd. Dat heeft een positief gevolg op het woon- en slaapklimaat, maar ook op de personele inzet van toezicht en handhaving. De noodzaak van extra en 24-uurs inzet zal daardoor aanmerkelijk minder worden. Ook kunnen panden die nu een ruime gebruiksfunctie hebben, gemakkelijker worden gecontroleerd op de naleving van de nieuwe, op een goed woonklimaat gerichte regels.

Als dit bestemmingsplan zijn positieve uitwerking heeft, kunnen toezicht en handhaving op termijn naar een normale inzet worden teruggebracht.

In de beginperiode van het nieuwe bestemmingsplan zal nog extra inzet van toezicht en handhaving nodig zijn, omdat bijvoorbeeld niet iedereen zich direct zal houden aan de nieuwe regels.

Hoofdstuk 7 Bestemmingsregeling

7.1 Inleiding

7.1.1 Opzet van dit hoofdstuk

In deze paragraaf wordt kort uitgelegd wat een bestemmingsplan is, hoe de regels worden opgesteld en hoe van die regels kan worden afgeweken. In paragraaf 7.2 wordt de bestemmingsmethodiek besproken, omdat in dit plan een bijzondere wijze van bestemmen is toegepast. De artikelsgewijze toelichting op de bestemmingsregels in paragraaf 7.3 moet in samenhang met paragraaf 7.2 gelezen worden.

7.1.2 Opzet en werking bestemmingsplan

Een bestemmingsplan bestaat uit regels, de verbeelding en een toelichting. De regels en de verbeelding vormen samen de juridische regeling over "het gebruik van de grond en van de zich daar bevindende bouwwerken" (artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening). In andere woorden: het bestemmingsplan regelt waarvoor een perceel grond en eventuele gebouwen daarop mogen worden gebruikt. Als je er mag bouwen, kan het bestemmingsplan regelen hoe hoog of hoe groot een gebouw mag zijn.
De verbeelding laat de begrenzing van het bestemmingsplan zien met daarbinnen de verschillende bestemmingen met aanduidingen, die in de bijbehorende legenda worden verklaard.

In de toelichting is in de vorige hoofdstukken een beleidsmatige onderbouwing gegeven van de regeling. In deze paragraaf wordt de juridische werking van de regeling nader toegelicht.

De digitale versie van het bestemmingsplan is, juridisch gezien, leidend. Bij de opzet van de verbeelding is de digitale versie daarom het uitgangspunt. Als het bestemmingsplan digitaal geraadpleegd wordt en een plek geselecteerd wordt, wordt in het beeldscherm automatisch getoond welke regels op die plek van toepassing zijn. Een geprinte versie kan voor interpretatieproblemen zorgen, omdat de grenzen van bestemmingen en andere vlakken over elkaar kunnen vallen, bijvoorbeeld de bestemmingsgrens, de grens van een bouwvlak, de plangrens en de grens van een bepaalde zone, zoals een beschermd stadsgezicht. Die grenzen zijn dan niet meer afzonderlijk zichtbaar. Bij het digitaal raadplegen van de verbeelding is dat geen probleem, omdat de regels die gelden op een punt dat binnen de grenzen van het plan valt automatisch getoond worden.
Naast regels die op een bepaalde plek gelden, staan in hoofdstuk 1 en 3 van het bestemmingsplan regels die voor het hele plangebied gelden, zoals begripsomschrijvingen, wijze van meten en algemene regels om van de regels van hoofdstuk 2 af te wijken. Deze algemene regels worden niet automatisch getoond, als een plek op de digitale verbeelding wordt aangeklikt.

7.1.3 Utrechtse en wettelijke standaard

Waar mogelijk, zoals bij de bestemmingen Verkeer, Verkeer en verblijf en Wonen, worden de Utrechtse standaardregelingen gebruikt, die als basis dienen voor de meeste bestemmingsplannen, maar om te voldoen aan de doelstelling van dit bestemmingsplan is er maatwerk nodig.

De wettelijk verplichte standaard wordt uiteraard gevolgd. Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op een vergelijkbare wijze zijn opgebouwd (zie paragraaf 7.1.4) en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker.

7.1.4 Standaardopbouw van de regels

De opzet van een artikel met regels bij een bepaalde bestemming, de artikelen in hoofdstuk 2 van de regels, is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte functies);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel;
- afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- eventueel een aanlegvergunningstelsel, bijvoorbeeld ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;

- in een aantal gevallen een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

7.1.5 Afwijken van het bestemmingsplan

Sinds 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van die wet kan met een omgevingsvergunning afgeweken worden van de regels van het bestemmingsplan. De Wabo geeft in artikel 2.12 drie afwijkingsmethodes voor het verlenen van de vergunning:

1. de reguliere procedure voor het afwijken op grond van regels die in het bestemmingsplan zelf staan;
2. de reguliere procedure voor het afwijken voor een activiteit die valt onder het lijstje van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht;
3. de uniforme, openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht als het bovenstaande niet van toepassing is en er wordt een ruimtelijke onderbouwing gemaakt.

In dit bestemmingsplan wordt de flexibiliteit en de grip op functieveranderingen veelal met hulp van de eerste methode geregeld. Het bestemmingsplan geeft dan eerst een regel waarin iets niet mag, bijvoorbeeld: 'horeca is niet toegestaan', en vervolgens een regels waarin de voorwaarden staan om van die regel af te wijken. Een voorbeeld daarvan is: "burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regel 'horeca is niet toegestaan' een omgevingsvergunning verlenen voor een restaurant, onder voorwaarde dat...'. Als het bestemmingsplan zo'n mogelijkheid niet regelt, kan met methode 2 van het bestemmingsplan worden afgeweken, als de activiteit op het lijst staat en het gemeentelijke beleid de toepassing van deze methode toestaat. Het kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente vergroting van het aantal restaurants wil stimuleren. In paragraaf 7.2 worden voorbeelden van beide methoden besproken.

7.2 Methode van bestemmen

7.2.1 Toelichting op werking van regels voor de belangrijkste bestemmingen

7.2.1.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan beoogt de basis te bieden voor het aanpakken van de in hoofdstuk 3 geconstateerde problemen op de Amsterdamsestraatweg. Die problemen hangen deels samen met een gebruik van panden dat geen bijdrage levert aan de leefbaarheid van de Amsterdamsestraatweg, zoals sommige vormen van dienstverlening, bijvoorbeeld massagesalons waar seksuele handelingen worden verricht. Daarnaast speelt ook hier de landelijke problematiek rond de krimp in de detailhandel, met leegstand als gevolg. Daarom richten de regels zich op het versterken van de detailhandelstructuur op plekken die daartoe zijn aangewezen (zie hoofdstuk 4), op het omzetten van detailhandel, bijvoorbeeld naar wonen, buiten die plekken, en waar nodig, op een zorgvuldige belangenafweging bij het wijzigen van het gebruik van het pand.

Artikel 3.1.2, derde lid, van het Besluit ruimtelijke ordening geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om in het bestemmingsplan regels 'ter wering van dreigende en tot stuiting van reeds ingetreden achteruitgang van de woon- of werkomstandigheden' te stellen. Dit bestemmingsplan maakt daarvan gebruik door een vergunningensysteem in te voeren voor functieveranderingen binnen de bestemming en door eisen te stellen die de kwaliteit van het woon- en leefklimaat kunnen verbeteren.

De drie belangrijkste bestemmingen zijn Gemengd - 1, Gemengd - 2 en Wonen.

7.2.1.2 De bestemming Gemengd - 1

De bestemming Gemengd - 1 geldt in het zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg en rond de Plantage, delen waar het versterken van detailhandel voorop staat, en ook in de bouwblokken tussen de Marnixlaan en het Oppenheimplein, waar de detailhandelsstructuur op dit moment vrij sterk is, en de hoekpanden van de St. Josephstraat en de Marnixlaan waar detailhandel passend is en omzetting naar wonen niet voor de hand ligt. De begane grond van panden met deze bestemming is bestemd voor detailhandel en voor functies die daarbij passen, in de regels 'winkelstraatfuncties' genoemd.

Winkelstraatfuncties zijn functies die normaal zijn in winkelstraten en winkelcentra.

Detailhandel is overal toegestaan. Een functie die binnen de definitie van winkelstraatfunctie past is alleen toegestaan als de functie is genoemd in Lijst bijzondere functies Gemengd - 1, bijlage 1 bij de regels. In die lijst staan winkelstraatfuncties die op alle adressen met de bestemming Gemengd - 1 zijn toegestaan en winkelstraatfuncties die alleen op het in die bijlage genoemde adres zijn toegestaan.

De functie op de begane grond mag veranderd worden in een andere functie, als de nieuwe functie detailhandel is of een winkelstraatfunctie die volgens de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 op alle adressen of op het adres van dat pand is toegestaan. Voor andere functieveranderingen is een omgevingsvergunning nodig om een functie te mogen wijzigen. Die nieuwe functie moet passen bij de winkelstructuur en mag geen negatief effect hebben op de woon- en leefkwaliteit. Met het vergunningstelsel kunnen ongewenste functieveranderingen tegengehouden worden.

In de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 zijn ook functies opgenomen die geen winkelstraatfunctie zijn, maar die legaal in een pand zijn gevestigd. Die functies mogen blijven. Voor deze niet-winkelstraatfuncties is een zogenoemde 'uitsterfconstructie' opgenomen. Als een pand een jaar leeg staat of als het gebruik is gewijzigd, kunnen burgemeester en wethouders de niet-winkelstraatfunctie van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 schrappen op grond van artikel 3 lid 3.5. De niet-winkelstraatfunctie is dan niet meer toegestaan. Op grond van hetzelfde artikel kunnen ook adressen aan de lijst toegevoegd worden, te weten de adressen die een omgevingsvergunning voor een winkelstraatfunctie hebben gekregen op grond van artikel 3 lid 3.4 (methode 1 van paragraaf 7.1.5) of die vergund zijn met artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (methode 2 van paragraaf 7.1.5).

Illegale functies zijn uiteraard niet op de lijst opgenomen en vallen ook niet onder het overgangsrecht.

In de bestemming is ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee het college de bestemming Gemengd - 1 naar Gemengd - 2 kan omzetten in het geval van achteruitgang en leegstand in het gebied dat buiten de winkelclusters valt, namelijk de bouwblokken tussen het Oppenheimplein en de Marnixlaan.

7.2.1.3 De bestemming Gemengd - 2

De bestemming Gemengd - 2 geldt voor alle panden die buiten de gebieden met de bestemming Gemengd - 1 staan en die geen woning zijn. De bestemming werkt hetzelfde als Gemengd - 1, maar in deze bestemming zijn op de begane alleen de bij het wonen passende functies toegestaan, in de regels 'functiemengingsfuncties' genoemd. De Lijst bijzondere functies Gemengd - 2 die bij de regels is opgenomen in bijlage 2 bevat dan ook een opsomming van functiemengingsfuncties die op alle adressen met de bestemming Gemengd - 2 op de begane grond zijn toegestaan, een lijst functiemengingsfuncties die alleen op een aangewezen adres zijn toegestaan en een lijst met overige, legaal aanwezige, functies, die op een aangewezen adres zijn toegestaan.

In hoekpanden is ook de functie detailhandel toegestaan, omdat een winkel goed past bij de locatie en de uitstraling van die panden.

De systematiek voor het veranderen van functies in panden met de bestemming Gemengd - 2 is gelijk aan die met de bestemming Gemengd - 1.

7.2.1.4 Functies die in Gemengd - 1 en Gemengd - 2 passen

Functies die publiek aantrekken, maar op zich weinig verband houden met winkelend publiek, passen in de winkelstructuur, maar kunnen ook als 'functiemeningsfunctie' worden gekwalificeerd. Medische en paramedische functies zijn hiervan een voorbeeld. Iemand gaat niet naar de dokter, omdat zij of hij toevallig net boodschappen doet, maar het omgekeerde kan wel: iemand doet na het bezoek aan de dokter even een boodschap of gaat even koffiedrinken.

Er zijn ook dienstverlenende functies die zich zowel in winkelgebieden vestigen als daarbuiten. Dat zijn bijvoorbeeld bedrijven die zich richten op lichaamsverzorging, zoals een pedicure of een schoonheidssalon, of die administratieve diensten leveren, zoals een makelaar.

Als een functie past in beide bestemmingen, is de functie zowel op de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 als op de Lijst bijzondere functies Gemengd - 2 geplaatst.

7.2.1.5 Transformatie naar wonen

In de bestemming Gemengd - 2 zal de gemeente graag mee willen werken aan een functieverandering naar wonen. Bij een dergelijke verandering wordt in lijn met de raadsmotie 2015 M190 waar dat kan de leefbaarheidstoets van het woningsplitsingsbeleid betrokken. De algemene leefbaarheidstoets acht het college hier niet nodig, omdat de transformatie van panden met de bestemming Gemengd – 2 gezien wordt als een verbetering van de leefbaarheid van de straat en van de economische structuur van de straat. De leefbaarheid van de te vormen woning baart wel enige zorg, omdat de druk op de woningmarkt zo groot is, dat de kans reëel is dat gebruikers met woonruimten genoegen nemen die kwalitatief onder de maat zijn, bijvoorbeeld te kleine woningen zonder goede, normale daglichttoetreding of buitenruimte. Zo is het denkbaar dat voor een transformatie achtererfbebouwing gesloopt moet worden.
Als de vereiste minimale omvang van een woning op grond van het woningsplitsingsbeleid verhindert dat de begane grondverdieping wordt getransformeerd naar één woning, kan van het woningsplitsingsbeleid worden afgeweken. Bij de vergunningverlening zal beoordeeld worden in hoeverre onverkorte toepassing van het woningsplitsingsbeleid en de fysieke leefbaarheidstoets redelijkerwijs gevraagd kan worden.

Nieuwe woningen moeten ook voldoen aan de veiligheidseisen.

In het ontwerpbestemmingsplan is in deze paragraaf uitgelegd dat er nieuw geluidsonderzoek nodig was. Dat onderzoek is gedaan (november 2016; zie: bijlage 6). Uit dat onderzoek blijkt dat transformatie naar wonen overal mogelijk is, met uitzondering van transformaties aan de Sint Josephlaan en de Marnixlaan. Omdat de geluidsbelasting van gevels aan de Amsterdamsestraatweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, hebben burgemeester en wethouders hogere waarden vastgesteld. Aan die hogere waarden zijn voorwaarden verbonden die betrokken worden bij de vergunningverlening.

Om een minimumkwaliteit te garanderen en te verzekeren dat geluidhinder op een aanvaardbare manier is opgelost, is voor transformatie een omgevingsvergunning nodig. Die vergunning wordt verleend als aan de kwaliteitsvoorwaarden die in de regels zijn opgenomen wordt voldaan en als voldaan wordt aan de geluidseisen.

7.2.1.6 De bestemming Wonen

De bestemming Wonen is buiten de gebieden met de bestemming Gemengd - 1 toegekend aan alle panden waar wonen de enige functie is. Het veranderen van de woonbestemming in een andere bestemming staat het bestemmingsplan niet toe. Alleen als een dergelijke gebruiksverandering een verbetering voor de woon- en leefkwaliteit tot gevolg heeft, bijvoorbeeld door het voorkomen van langdurige leegstand, is het denkbaar dat burgemeester en wethouders bereid zijn met toepassing van de bijlage II van het Besluit omgevingsrecht een omgevingsvergunning te verlenen voor zo'n verandering (zie ook: paragraaf 7.1.5).

7.2.1.7 Horeca in het plangebied

In het gebied met de bestemming Gemengd - 1 is een horecavestiging bestemd als een winkelstraatfunctie die alleen op het adres van die vestiging is toegestaan. In de bestemming Gemengd - 2 is horeca bestemd als functiemengingsfunctie die alleen op een het adres van die vestiging is toegestaan.
Omdat de zogenaamde 'daghoreca' (categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten, bijlage 5 bij de regels) een positieve bijdrage kan leveren aan de winkelstructuur, aan de leefbaarheid en aan een positieve beleving van de Amsterdamsestraatweg, biedt dit bestemmingsplan de mogelijkheid om deze vorm van horeca in de bestemming Gemengd - 1 met een omgevingsvergunning, toe te staan (methode 1 van paragraaf 7.1.5). Deze regeling wijkt af van het horecabeleid en is bij wijze van proef in de regels opgenomen. Het college zal bij de toepassing van de regeling nauwlettend in de gaten houden of nieuwe vestigingen de beoogde positieve bijdrage leveren. Als door het grotere aantal horecavestigingen de detailhandelsstructuur wordt aangetast, worden er geen omgevingsvergunningen meer verleend. Horecavestigingen van een zwaardere categorie dan D2 worden alleen toegestaan, als de nieuwe vestiging past in het gemeentelijke horecabeleid en als de woon- en leefkwaliteit niet onevenredig wordt aangetast. Op basis van een omgevingsvergunningaanvraag kunnen burgemeester en wethouders in zo'n geval met toepassing van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (methode 2 van paragraaf 7.1.5) een omgevingsvergunning, al dan niet tijdelijk, verlenen.

Een andere proef is dat dit bestemmingsplan ook winkelondersteunende horeca met een omgevingsvergunning kan toestaan in dezelfde gebieden als waar daghoreca vergund kan worden (zie hierboven). In de artikelsgewijze toelichting wordt dit nader toegelicht.
In gebieden waarin het bestemmingsplan geen mogelijkheid biedt om ondersteunende horeca toe te staan kunnen burgemeester en wethouders met toepassing van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (methode 2 van paragraaf 7.1.5) besluiten een omgevingsvergunning te verlenen voor ondersteunende horeca. Daarbij zal het college het horecabeleid toepassen en ook beoordelen of een dergelijke vergunning past binnen de doelstelling van dit bestemmingsplan. In het deel tussen het spoorviaduct en de Acaciastraat-Concordiastraat gelden strengere regels, zie paragraaf 7.2.4.3. De regels maken ook verhuizing van de horecavestiging naar een ander adres binnen het plangebied mogelijk. Het college kan dan, als de verhuizing gunstig is voor de Amsterdamsestraatweg, de lijsten bij de bestemmingen Gemengd - 1 en Gemengd - 2 wijzigen.

7.2.1.8 Prostitutie

In het plangebied van dit bestemmingsplan is één seksinrichting gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel en het beleid om prostitutie zoveel mogelijk te concentreren op één plek, zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling 'aan-huis-verbonden bedrijf'. Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op nieuwe vestigingen van seksinrichtingen binnen dit plangebied. De betreffende vestiging staat in het winkelcluster een krijgt de bestemming Gemengd - 1. Prostititutie is geen winkelstraatfunctie en daarom wordt deze functie als zodanig in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1, opgenomen.

7.2.1.9 Ruimte voor innovatie

Er zijn ondernemers die nieuwe concepten of combinaties van functies bedenken die niet onder te brengen zijn onder de begrippen detailhandel, dienstverlening of horeca, maar die op zich best passen in een winkelstraat of in een woon-werkgebied. Het bestemmingsplan biedt daarom de mogelijkheid om met een omgevingsvergunning een innovatief bedrijf te vestigen in de bestemmingen Gemengd - 1 en Gemengd - 2. Bij de vergunningverlening staat uiteraard voorop dat de functie valt onder de begripsomschrijving van winkelstraatfunctie respectievelijk van functiemeningsfunctie en een positieve bijdrage levert aan de leefkwaliteit van de Amsterdamsestraatweg.

Het is denkbaar dat burgemeester en wethouders menen dat een nieuw concept zich eerst nog moet bewijzen. In dat geval kan met toepassing van de bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (zie ook: paragraaf 7.1.5) een omgevingsvergunning verleend worden die een functie tijdelijk toestaat.

7.2.1.10 Panden met een bijzondere cultuurhistorische waarde

In het plangebied komen aan de Amsterdamsestraatweg op diverse plekken panden en clusters van panden met een bijzondere cultuurhistorische waarde voor, vaak in de vorm van bijzondere architectuur. In de regels van de bestemmingen worden deze waarden beschermd. De reden daarvoor is dat deze bijzondere panden en clusters door hun verschijningsvorm een positieve bijdrage leveren aan de beleving van de straat en daarmee aan het woon- en leefklimaat.

In bijlage 4 van de toelichting is het overzicht van deze panden en clusters opgenomen, met foto's.

In verschillende bestemmingen wordt verwezen naar Bijlage 3 bij de regels, de Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg, waarin de panden die het betreft op straatnaam en huisnummer zijn opgenomen.

7.2.1.11 Illustratie van werking van de regels

Om de methode die hierboven beschreven is te verduidelijken worden in deze paragraaf bij elke bestemming een paar voorbeelden uitgewerkt.

Voorbeeld bestemming Gemengd - 1
In een pand zit een kapper. Volgens bijlage 1 bij de regels zijn kappers op alle adressen met de bestemming Gemengd - 1 toegestaan. De kapper wil in het pand een loodgietersbedrijf beginnen en vraagt een omgevingsvergunning aan. Een loodgietersbedrijf is geen 'winkelstraatfunctie' en geen detailhandel. De omgevingsvergunning wordt geweigerd. Dan besluit de kapper een drogisterij te beginnen en vraagt weer een omgevingsvergunning aan. Een drogist valt onder de functie detailhandel. Voor het omzetten van een winkelstraatfunctie naar detailhandel is geen vergunning nodig, zo laat het college weten. De drogist loopt niet en de voormalige kapper wil een café beginnen en vraagt een omgevingsvergunning aan. Een café valt onder categorie B van de Lijst van horeca-activiteiten. Dat is een winkelstraatfunctie die alleen op een aangewezen adres is toegestaan. Ook volgens het horecabeleid is een café daar niet mogelijk. De vergunning wordt geweigerd. Dan koopt een bank het pand en vraagt een omgevingsvergunning aan voor het openen van een filiaal met publieksfunctie. Dat is een 'winkelstraatfunctie' die op alle adressen is toegestaan. Ook voor deze functieverandering is dus geen omgevingsvergunning nodig.

Voorbeeld bestemming Gemengd - 2
De eigenaar van een winkelpand dat nu leeg staat wil van de winkel studentenkamers maken. Hij vraagt een omgevingsvergunning aan. Het college verleent de omgevingsvergunning, als de aanvraag voldoet aan de regels in artikel 4 lid 4.4.2.
Het pand naast het winkelpand staat een jaar leeg. Er zat een massagesalon in. Burgemeester en wethouders stellen een wijzigingsplan op en schrappen dit adres uit de lijst van Lijst bijzondere functies Gemengd - 2 bij de regels, omdat de functie niet past in de bestemming.

Iemand wil in een pand een bedrijf beginnen dat adviseert over industriële 3D-ontwerpen, dat 3D-printers en software en hardware voor die printers verkoopt, maar dat ook 3D-printers heeft staan die elders vervaardigde ontwerpen kunnen printen. De initiatiefnemer wil ook een drankje en een hapje kunnen verkopen aan klanten die op een print wachten. Op grond van lid 4.4.1 kan voor het 3D-printbedrijf een vergunning worden aangevraagd die beoordeeld wordt aan de hand van de criteria die in die leden genoemd zijn. Een belangrijke eis daarbij is dat het 3D-printbedrijf moet kunnen worden aangemerkt als een 'functiemengingsfunctie'. Als dat niet kan, en de gemeente is ervan overtuigd dat de vestiging van het bedrijf goed is voor de Amsterdamsestraatweg, dan kan bezien worden of met toepassing van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (methode 2 van paragraaf 7.1.5) een omgevingsvergunning verleend kan worden. De verkoop van een drankje en een hapje is een horeca-activiteit. Ondersteunende horeca is volgens het bestemmingsplan in de bestemming Gemengd - 2 niet toegestaan en een vergunningverlening volgens de hiervoor genoemde methode 2 kan waarschijnlijk ook niet, omdat ondersteunende horeca op grond van het horecabeleid alleen in combinatie met detailhandel is toegestaan, waarbij als eis geldt dat er een relatie is tussen de waren die verkocht worden en de horeca-activiteit.

Voorbeeld bestemming Wonen
De eigenaar van een woning wil een winkel beginnen en vraagt een omgevingsvergunning aan. Het college weigert de vergunning, omdat de gemeente niet meewerkt aan het veranderen van een woonbestemming in een andere bestemming. Alleen als er een bijzondere situatie is, bijvoorbeeld als woning midden in een winkelcluster staat, kan de beslissing over de omgevingsvergunning anders uitpakken.

7.2.2 Regeling bijbehorende bouwwerken

In 2014 zijn de mogelijkheden van het vergunningvrij bouwen verruimd door de aanpassing van artikel 2 van Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht. Door deze verruiming is het niet meer nodig om in een stedelijke gebied een nadere regeling voor het bouwen van bouwwerken aan of bij een hoofdgebouw in een bestemmingsplan op te nemen.

In de Nota van Toelichting bij het besluit tot verruiming wordt de werking van de vergunningvrije regeling uitgebreid toegelicht (zie: Staatsblad, 2014, nr. 333).

7.2.3 Bedrijfsactiviteiten en functiemenging

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruik gemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarop de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.

7.2.4 Regeling horeca-activiteiten

7.2.4.1 Inleiding

Een horecabedrijf heeft door het komen en gaan van bezoekers invloed op de beleving van zijn omgeving. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan het nodig zijn de omgeving te beschermen tegen geluids- en verkeersoverlast als gevolg van horecabedrijven. In hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 is een lijst opgenomen, waarin horeca-activiteiten aan de hand van ruimtelijk relevante criteria zoals de omvang, de ruimtelijke uitstraling en de parkeerdruk naar zwaarte in categorieën zijn ingedeeld. Met 'zwaarte' wordt het normaal te verwachten effect op het woon- en leefklimaat van de omgeving bedoeld. Bij de zwaarste categorie, discotheek, is het effect het grootst door de grote aantallen bezoekers en de harde muziek en bij de lichtste categorie is het effect het kleinst, vanwege het kleinschalige karakter en omdat deze vorm van horeca alleen open is, als de winkels open mogen zijn.

In de regels van het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Lijst van horeca-activiteiten, die inhoudelijk gelijk is aan de lijst in hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012. Bij het opstellen van de lijst is uitgegaan van de volgende begripsomschrijving van een horecabedrijf:

een horecabedrijf is een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt of
- bedrijfsmatig een zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd en
- en voor zover het geen een coffeeshop is of een gelegenheid die zich vooral richt op het bieden van de mogelijkheid tot roken, zoals een shisha lounge.

De activiteit 'hotel' valt niet onder deze definitie en een coffeeshop of een shishabar ook niet. Deze activiteiten zijn dus niet in de lijst opgenomen en zijn op grond van de regels van dit bestemmingsplan niet toegestaan.

7.2.4.2 Lijst van horeca-activiteiten, bijlage bij de regels

De lijst bevat de volgende categorieën, van 'zwaar' naar 'licht':

categorie A1	discotheek, bar-dancing
categorie A2	zaalverhuur
categorie B	café, bar, brasserie
categorie C	cafetaria, snackbar, grill-room, fastfood-restaurant, automatiek, snelbuffet
categorie D1	restaurant, bistro, crêperie
categorie D2	lunchroom, ijssalon, koffiebar, koffie/theehuis

Onderscheid tussen de categorieën A1 en B
Bij de activiteit A1, disco, ligt het accent op het gelegenheid geven tot dansen op muziek, als wezenlijk onderdeel van de inrichting. In een café is het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse de belangrijkste activiteit.

Onderscheid tussen de categorieën C en D
Een cafetaria of snackbar is een laagdrempelige inrichting met veel in- en uitgaande bewegingen, die veelal laat open is. Bij deze categorie ligt het accent op het snel verstrekken van etenswaren en dranken voor consumptie ter plaatse. Bij dit soort gelegenheden nemen bezoekers de gekochte waren ook vaak mee, in plaats van ze ter plaatse te nuttigen. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door geluidsoverlast van bezoekers die komen en gaan, de buiten de inrichting eten en door stankoverlast
In restaurants of lunchrooms worden de maaltijden rustig in het pand gegeten. De lichtere variant, categorie D2, richt zich op het winkelende publiek.

Coffeeshop, shisha lounge
In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in een maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid. Een coffeeshop is veelal een horecavestiging in de categorie D en past dan alleen in panden met die bestemming.
Een shisha lounge is een bedrijf dat zich vooral richt op het aanbieden van een ruimte waar een waterpijp

gerookt kan worden. Daarbij wordt ook wel een drankje en een hapje aangeboden, waarmee zo'n bedrijf horeca-achtig wordt. Dergelijke bedrijven hebben niet de naam een positieve bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefkwaliteit van een straat. Daar komt bij dat shisha lounges zich vaak niet aan winkeltijden houden en zich niet richten op winkelend publiek. In en rond de Amsterdamsestraatweg zijn dergelijke bedrijven daarom niet gewenst.

7.2.4.3 Horeca-achtige activiteiten, ondersteunende en additionele horeca

Afhaalzaak
Een afhaalzaak is een bijzondere vorm van detailhandel. In een afhaalzaak worden etenswaren bereid die niet ter plaatse genuttigd worden. Het horeca-aspect, het bereiden van het voedsel, is een ondergeschikt deel. In bestemmingsplannen worden afhaalzaken apart bestemd, omdat de planologische uitstraling vaak lijkt op een cafetaria, door de openingstijden, de geur en het komen en gaan van bezoekers en het voor de deur opeten van het voedsel.

Ondersteunende horeca
In de detailhandelsbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca. Dit is horeca die een relatie heeft met en ondergeschikt is aan de hoofdfunctie. Dat moet blijken uit de aard van de hoofdfunctie en uit de omvang van de horecafunctie. Waar het bestemmingsplan ondersteunende horeca niet toelaat kan ondersteunende horeca vergund worden met een omgevingsvergunning.

Het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 geeft hiervoor de volgende randvoorwaarden:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- het vloeroppervlak van de horecafunctie bedraagt voor vestigingen met een bruto vloeroppervlak tot 1.000m^2 maximaal 30% van het bruto vloeroppervlak van de vestiging en voor vestigingen met een bruto vloeroppervlak dat groter is dan 1.000m^2 maximaal 20% van het bruto vloeroppervlak van de vestiging;
- in vestigingen met een bruto vloeroppervlak tot 1.000m^2 moet er een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden;
- de vestiging moet zich houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Voor het deel tussen het spoorviaduct en de Acaciastraat-Concordiastraat gelden de volgende, aanvullende eisen:

- toestemming wordt verleend op persoon (niet overdraagbaar);
- toestemming wordt verleend onder voorwaarde van tijdelijkheid, voor de duur van 2 jaar;
- het aantal zitplaatsen bedraagt maximaal 16;
- bezoekers moeten gebruik kunnen maken van een inpandig toilet;
- aanvullende horeca wordt niet toegestaan in combinatie met afhaalactiviteiten in de winkel (kant en klaar verwarmde etenswaren).

Additionele horeca
Additionele horeca is een horeca-activiteit die als vanzelfsprekend hoort bij de hoofdfunctie. Deze activiteit wordt gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie en wordt dus niet apart bestemd. Voorbeelden van additionele horeca zijn de kantines bij buurthuizen, scholen, sportfaciliteiten, kantoren, bedrijven, theaters, bioscopen en musea. De bestemming is in deze voorbeelden 'maatschappelijk', 'sport', 'kantoor', 'bedrijf' en 'cultuur en ontspanning'; de additionele horeca-activiteiten vallen onder die bestemming.

Kenmerken van additionele horeca zijn:

- de horeca-activiteit hoort bij de hoofdfunctie en is alleen open tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie;
- de ruimte voor de horeca-activiteit wordt niet los van de hoofdfunctie gebruikt; de ruimte wordt dus niet verhuurd of anderszins in gebruik gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen;
- de horeca-activiteit completeert of vergroot de kwaliteit van de hoofdfunctie;
- de horeca-activiteit is ondergeschikt aan de hoofdfunctie, wat blijkt uit het feit dat de horecafunctie een beperkt vloeroppervlak gebruikt, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie doorgaans als maximum geldt.

7.3 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de belangrijkst begrippen verklaard, ook de begrippen die in andere bestemmingsplannen niet gangbaar zijn, zoals winkelstraatfunctie en functiemengingsfunctie. Het artikel spreekt verder voor zich.

Artikel 2 Wijze van meten

In het bestemmingsplan worden met maten grenzen aangegeven. Artikel 2 laat zien hoe de maten gemeten worden.

Artikel 3 Gemengd - 1

De werking van dit artikel is uitgebreid beschreven in paragraaf 7.2. Hieronder worden enige bijzonderheden toegelicht.

Bestemmingsomschrijving
In lid 3.3 zijn specifieke gebruiksregels opgenomen die de nodig zijn voor een goede toepassing van de functies die in de bestemmingsomschrijving zijn opgenomen. Zie ook de toelichting hieronder bij dat lid.

Over lid 3.1, onder a, onder II en III: ten behoeve van het flexibel kunnen vergunnen van functies op grond van lid 3.4.1 is de definitie van winkelstraatfuncties ruim geformuleerd. De formulering is echter zo ruim, dat met het toestaan van alle functies die onder deze definitie vallen het doel van het bestemmingsplan niet bereikt zou worden. Dat doel vereist namelijk grip op de functionele ontwikkeling van de Amsterdamsestraatweg. Daarom zijn alleen de functies toegestaan die voorkomen op de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 die als Bijlage 1 bij de regels is opgenomen en dan alleen op de adressen die in die lijst genoemd worden. Een restaurant is dus, getoetst aan de begripsomschrijving wel een winkelstraatfunctie, maar is op grond van dit lid 3.1, onder a, onder II, niet toegestaan, behalve op de adressen die vermeld worden op de lijst, onder 'C. Horecafuncties die alleen op het aangegeven adres op de begane grond zijn toegestaan'.

In paragraaf 7.2.1.4 is al besproken dat bijvoorbeeld medische en paramedische functies in deze bestemming passen, maar ook in de bestemming Gemengd - 2. Of een functie met massage-activiteiten gezien kan worden als medische of paramedische dienstverlening moet per geval beoordeeld worden. Als een medische of paramedische praktijk beschikt over één van de volgende certificeringen: ISO 9001, HKZ, HCA of HCA plus, kan aangenomen worden dat het een vorm van medische of paramedische dienstverlening is.

Over lid 3.1, onder a, onder IV: met 'andere functie' wordt bedoeld de functies die in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 genoemd worden en en die niet als een winkelstraatfunctie worden beschouwd.

Over lid 3.1, onder a, onder V: een woonfunctie kan in deze bestemming een onwenselijke onderbreking van het winkelpatroon veroorzaken. Daarom is wonen niet toegestaan (zie ook: paragraaf 4.1.2.2). Ondersteunende horeca is op grond van lid 3.3.1 verboden, maar wel toegestaan met een omgevingsvergunning, wat blijkt uit lid 3.1, onder a, onder VI.

Over lid 3.1, onder b: op de verdiepingen is de functie wonen het uitgangspunt. In tegenstelling tot de regeling voor de begane grond is voor het wonen op de verdiepingen daarom geen omgevingsvergunning nodig. Dat laat onverlet dat er voor bouwkundige wijzigingen wel een omgevingsvergunning nodig is op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
Eventuele uitzonderingen voor de functie wonen zijn per adres in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 opgenomen.

Bouwregels
De bouwregels zijn gebaseerd op de standaardbestemming voor Wonen. Omdat dit plan niet voorziet in omvangrijke wijzigingen van de bebouwing, gelden de bestaande bouwhoogtes als uitgangspunt. De regeling voor bijbehorende bouwwerken is toegelicht in paragraaf 7.2.2.

Specifieke gebruiksregels voor het veranderen van functies
Het doel van het bestemmingsplan vereist ook middelen om grip te krijgen op functieveranderingen. Naast de wijzigingsbevoegdheid die later besproken wordt, biedt het bestemmingsplan een vergunningsysteem voor veranderingen die mogelijk onwenselijk zijn. Het verbod en de beperking van de wijzigingsmogelijkheden in lid 3.3.1, onder b, c, d en e, moeten in samenhang gelezen worden met lid 3.4, waarin is beschreven onder welke voorwaarden een omgevingsvergunning kan worden verleend om bijvoorbeeld op de begane grond toch een niet-winkelstraatfunctie te realiseren. De algemene lijn is dat een functieverandering een bijdrage moet leveren aan het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit. Dat lijkt een zware eis, maar in de praktijk zal dat meevallen. Bij het vullen van een leegstaand pand, kan bijvoorbeeld aan die eis voldaan worden door aan te tonen dat de nieuwe functie passend is binnen de bestemming.
Horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten wordt ook gezien als een winkelstraatfunctie. Daarom is kan een omgevingsvergunning verleend worden als aan de voorwaarde voor winkelstraatfuncties wordt voldaan. Een van die voorwaarden is dat de functie in overeenstemming is met het Brancheplan. Met die voorwaarde kan worden voorkomen dat er zoveel horecavestigingen komen dat de detailhandelsfunctie 'weggedrukt' wordt.
Voor de omzetting van een andere dan een winkelstraatfunctie naar een winkelstraatfunctie zijn de soepelere eisen voor een omgevingsvergunning opgenomen in lid 3.4.1 onder b, omdat een dergelijke verandering met dit bestemmingsplan beoogd wordt.
Een transformatie van de functie op de begane grond naar wonen is op grond van de regels niet mogelijk, omdat - zoals eerder al is aangegeven - die functie in beginsel niet wenselijk is.
Voor het veranderen van het gebruik van de verdiepingen is een vergunning nodig, tenzij het gebruik verandert in wonen. De eisen in de regels hiervoor spreken voor zich.
Lid 3.4.4 is een standaardbepaling voor het verruimen van de mogelijkheden voor bedrijf aan huis. Als aan de voorwaarde van dit artikel voldaan wordt, kunnen bedrijfsmatige activiteiten die in een zwaardere hindercategorie zitten toch in de woning plaatsvinden. De voorwaarde komt er kortweg op neer dat die activiteiten niet meer hinder mogen geven dan de bedrijfsmatige activiteit van de lagere toegestane categorie.
Zie verder de toelichting in paragraaf 7.2.1.2.

Ondersteunende horeca
Bij sommige winkeliers bestaat de behoefte om, ter ondersteuning van de winkelfunctie, een deel van de winkel te gebruiken voor horeca. Een bekend voorbeeld is bijvoorbeeld een bakker die klanten de gelegenheid wil geven om een gebakje ter plaatse te eten bij een kopje koffie. In het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 zijn de algemene voorwaarden hiervoor weergegeven (zie *Detailhandel met winkels* op pagina 21 van het Ontwikkelingskader). Om oneigenlijke concurrentie met 'gewone' horeca te voorkomen is ondersteunende horeca op grond van dit bestemmingsplan uitsluitend toegestaan met een omgevingsvergunning op grond van lid 3.4.3. Er moet bijvoorbeeld wel een relatie zijn tussen de horeca-activiteit en de hoofdactiviteit. De aanvrager moet die relatie aannemelijk maken. In het geval van een dierenwinkel is het op voorhand niet erg aannemelijk dat er een relatie is tussen de verkoop of verzorging van dieren en de horeca-activiteit, terwijl dat in het geval van een bakker vrij snel is aan te tonen. De omgevingsvergunning wordt niet verleend, als niet aan de in dat lid genoemde eisen wordt voldaan.
Winkels die een combinatie met horeca willen die niet in bovenstaand kader passen, kunnen overwegen om op grond van lid 3.4.1, onder b, van de regels, een vergunning voor horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten aan te vragen. Met een bestemming Gemengd - 1 past deze vorm van horeca in het horecabeleid voor de Amsterdamsestraatweg. In het bestemmingsplan geldt deze horecavorm als vergunbare winkelstraatfunctie, zodat er planologisch weinig eisen aan een aanvraag gesteld worden. Een winkel die ook over een dergelijke vergunning beschikt kan, uiteraard voor zover de horecawetgeving dat toestaat, de winkelfunctie en de horecafunctie naar believen combineren.

Wijzigingsbevoegdheid
Een deel van de panden met de bestemming Gemengd - 1 staat buiten de winkelclusters. Burgemeester en wethouders mogen die bestemming op grond van lid 3.5.1, onder a, wijzigen in Gemengd - 2, nadat is vastgesteld dat die wijziging voor de winkelclusters nodig is of dat de wijziging in de rede ligt, omdat een duidelijke winkelstructuur niet meer aanwezig is in de bouwblokken waaronder die panden vallen.
Als het wonen op de begane grond vergund is - met 'overeenkomstig de wet' wordt bedoeld dat de transformatie naar wonen legaal heeft plaatsgevonden -, ontstaat er feitelijk een woning. Burgemeester en wethouders mogen op grond van lid 3.5.1, onder b, in dat geval de bestemming wijzigen in Wonen, waarmee voorkomen kan worden dat de oude functie terugkeert. Van deze bevoegdheid zal het college in de gebieden die als winkelcluster zijn aangewezen niet snel gebruik maken, omdat een terugkeer naar de functie detailhandel of naar een winkelstraatfunctie in principe goed past binnen systematiek van het bestemmingsplan, zolang de winkelstructuur nog sterk genoeg is.
Met de wijzigingsbevoegdheden in lid 3.5.2 kunnen minder wenselijke functies gewijzigd worden in winkelstraatfuncties, waarmee voorkomen wordt dat de minder wenselijke functie terugkeert.
De wijzigingsbevoegdheid kan ook worden gebruikt om de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 actueel te houden, enerzijds door het verwerken van verleende vergunningen en anderzijds door de lijst aan te vullen met nieuwe inzichten, zodat een nieuwe wenselijke functie op alle adressen mag of een minder wenselijke functie juist niet meer op alle adressen mag. Een bijzondere wijziging is de wijziging onder e en f, waarmee een verhuizing van een horecabedrijf naar een ander adres kan worden geregeld. Die verhuizing moet dan wel gunstig uitpakken. De nieuwe plek kan bijvoorbeeld veel geschikter zijn, bijvoorbeeld doordat die plek minder hinder op woningen oplevert. De regeling is zo geformuleerd dat horecabedrijven ook kunnen ruilen: een café verhuist naar een adres van een restaurant en het restaurant verhuist naar het adres van het café. Het college werkt uiteraard alleen aan een dergelijke ruil mee als dat iets oplevert voor de straat.

Artikel 4 Gemengd - 2

De werking van dit artikel is uitgebreid beschreven in paragraaf 7.2. De bijzonderheden zijn hierboven toegelicht bij artikel 3, waarbij voor 'winkelstraatfuncties' 'functiemengingsfuncties' moet worden gelezen.

In aanvulling op de toelichting van artikel 3: in bestemmingsomschrijving is gekozen voor de term 'functiemengingsfunctie', omdat daarmee wordt aangegeven dat de functie met de functie wonen moet kunnen 'mengen'.

Artikel 5 Maatschappelijk - Onderwijs

Deze bestemming is op de verbeelding van het plan opgenomen voor de school aan het begin van de Amsterdamsestraatweg.

Artikel 6 Verkeer

De bestemming Verkeer geldt voor de Amsterdamsestraatweg als doorgaande weg. Deze bestemming stelt een goede, veilige verkeersafwikkeling voorop.

Artikel 7 Verkeer - Verblijfsgebied

Deze bestemming geldt voor de pleinen en openbare gebieden ter hoogte van de zijstraten van de Amsterdamsestraatweg. Deze bestemming biedt onder meer ruimte aan een groene inrichting en aan terrassen bij horecagelegenheden.

Artikel 8 Wonen

Deze bestemming geldt voor de woningen. Het veranderen van de woonbestemming in een andere bestemming staat het bestemmingsplan niet toe. Alleen in bijzondere situaties, als een gebruiksverandering een verbetering van de woon- en leefkwaliteit tot gevolg heeft, bijvoorbeeld door het voorkomen van langdurige leegstand, kan het college hiervoor een omgevingsvergunning verlenen.

Artikel 9 Waarde - Archeologie

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan geldt de dubbelbestemming Archeologie. Vooral in het noordelijk deel van de Amsterdamsestraatweg geldt dat een vergunning nodig is voor graafwerkzaamheden om archeologische resten in de grond te beschermen.

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 11 Algemene bouwregels

Kleine overschrijdingen

Lid 1 van dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Voorwaardelijke verplichting ter uitvoering van het parkeerbeleid

Lid 2 regelt dat de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid. Het artikel neemt de functie over van de stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening die eenzelfde voorwaarde aan het gebruik stelt. Bij het toetsen van omgevingsvergunningen aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen. Het college heeft normen vastgesteld die aangeven wat als 'voldoende' moet worden beschouwd. In een bestaande situatie wordt de bestaande parkeergelegenheid voor auto's en fietsen als voldoende beschouwd. Deze bestaande parkeergelegenheid moet op grond van dit artikel in stand worden gehouden. Bij sloop- nieuwbouw wordt het bestaande aantal parkeerplaatsen (het rechtens verkregen niveau) in mindering gebracht op het aantal dat nodig is bij de nieuwe ontwikkeling, een en ander conform het geldende gemeentelijk beleid. Met parkeervoorzieningen worden parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen bedoeld.

Omzetting en woningvorming

In lid 3 is het in 2015 vastgestelde beleid over omzetting en woningvorming vertaald in een regeling. In de paragraaf 2.2.2 Huisvestingsbeleid, woningvorming en omzetting is de beleidsmatige achtergrond kort toegelicht. De regels in dit lid zien, met toepassing van 3.1.2 lid 3 Besluit ruimtelijke ordening, op het in stand houden van een goed woon- en leefklimaat.
Lid 3 onder a verbiedt woningvorming en omzetting. Met woningvorming wordt bedoeld: een woning door bouwkundige splitsing zodanig opdelen dat nieuwe woningen ontstaan die afzonderlijk verhuurd kunnen worden of waarop een appartementsrecht gevestigd kan worden. De definitie van woningvorming wijkt enigszins af van de definitie die in het huisvestingsbeleid wordt gehanteerd. In dat beleid wordt namelijk een onderscheid gemaakt in woningvorming door het creëren van verhuurbare wooneenheden en in kadastrale splitsing. Ruimtelijk gezien is dat onderscheid niet relevant en wordt alleen het resultaat, namelijk: meer woningen, in ogenschouw genomen.
Met omzetting wordt bedoeld het veranderen van een (zelfstandige) woning in een woning waar kamerverhuur (onzelfstandige bewoning) plaatsvindt.
Het verbod onder a kan met een omgevingsvergunning voor het afwijken als bedoeld onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1°, van de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) toegestaan worden. Een dergelijke vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 van de Huisvestingsverordening 2015, wat betekent dat de te veranderen woning groot genoeg is, de te vormen woningen groot genoeg zijn of de omgezette woonruimte voldoende verblijfruimte heeft, sprake is van een goede daglichttoetreding en de overlast voor de directe buren door geluid aanvaardbaar is. Ook moet voldaan worden aan de algemene leefbaarheidseisen die in dezelfde beleidsregels te vinden zijn, als hulpmiddel bij de beoordeling in hoeverre er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat plaatsvindt .

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Omzetting en woningvorming zonder bouwkundige aanpassingen

Het vormen en omzetten van woningen is soms ook mogelijk zonder dat er een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is. Daarom is het verbod van artikel 11 lid 3 hier als gebruiksverbod opgenomen. De werking van dit artikel is verder overeenkomstig dat artikel.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

Dit artikel regelt de werking van de aanduidingen 'geluidzone' en 'wijzigingsgebied'.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Artikel 15 Algemene wijzigingsregels

Met deze regels kunnen kleine uitvoeringsproblemen in verband met de grenzen van bestemmingen opgelost worden.

Artikel 16 Overgangsrecht

De overgangs- en slotbepalingen van hoofdstuk 4 bevatten de onderstaande 3 bepalingen.

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Als de in het plan opgenomen regels voor het gebruik of voor de bebouwing afwijken van een bestaande, legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 17 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Bijlagen

Als pdf-bestanden bijgevoegd:

Bijlage 1 Brancheplan Amsterdamsestraatweg

Bijlage 2 Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg

Bijlage 3 Inventarisatielijst functies Amsterdamsestraatweg

Bijlage 4 Cultuurhistorische inventarisatie Amsterdamsestraatweg

Bijlage 5 Luchtkwaliteitonderzoek

Bijlage 6 Akoestisch onderzoek

Bijlage 7 Tekening kabels en leidingen Amsterdamsestraatweg

Bijlage 8 Advies van Wijkraad Noordwest

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 aan-huis-verbonden bedrijf:

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.2 aanduiding:

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.3 aanduidingsgrens:

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.4 afhaalzaak:

Een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.5 additionele horeca:

Additionele horeca is een horeca-activiteit die als vanzelfsprekend hoort bij de hoofdfunctie en daaraan ondergeschikt is, zoals kantines bij sportvoorzieningen of in musea of kantoren.

1.6 ambachtelijk bedrijf:

Een bedrijf waarbij het accent ligt op het in handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen en het installeren van goederen, alsmede het verkopen en leveren van goederen, die verband houden met het ambacht als niet-zelfstandig onderdeel van de onderneming.

1.7 antenne-installatie:

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.8 antennedrager:

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.9 archeologisch onderzoek:

Onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning op grond van de Monumentenwet 1988 beschikt.

1.10 archeologische waarde:

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.11 atelier:

Werkplaats in het bijzonder voor kunstenaars waarbij tevens kunstwerken tentoongesteld en verkocht kunnen

worden.

1.12 bebouwing:

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.13 bebouwingspercentage:

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.14 bed & breakfast:

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning.

1.15 bedrijf:

Een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop en/of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.16 bedrijfsvloeroppervlak:

De totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten en met uitzondering van gebouwde (ondergrondse of halfverdiept gelegen) parkeervoorzieningen.

1.17 begane grond:

Eerste bouwlaag, die ter hoogte van het maaiveld ligt en niet zijnde de kelder of het souterrain.

1.18 belhuis:

Een onderneming die in de sfeer van publiekgerichte dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.19 besluit Hogere waarde:

Besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.20 bestaand:

a. bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
b. bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.21 bestemmingsgrens:

De grens van een bestemmingsvlak.

1.22 bestemmingsplan:

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.23 bestemmingsvlak:

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.24 Bevi-inrichting:

Een inrichting als bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.25 bijbehorend bouwwerk:

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.26 bijzondere bouwlaag:

a. een bouwlaag die aan de voorzijde en/of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel
b. een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

1.27 bouwen:

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.28 bouwgrens:

De grens van een bouwvlak.

1.29 bouwlaag:

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van een onderbouw, een kap en een bijzondere bouwlaag.

1.30 bouwperceel:

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.31 bouwperceelsgrens:

Een grens van een bouwperceel.

1.32 bouwvlak:

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.33 bouwwerk:

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.34 brutovloeroppervlak:

De totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen.

1.35 consumentenvuurwerk:

Consumentenvuurwerk waarop het Vuurwerkbesluit van toepassing is.

1.36 creatieve bedrijven:

Bedrijven die zich hoofdzakelijk richten op:

- creatieve zakelijke dienstverlening: reclame en grafische bedrijven, architecten, industriële ontwerpers;
- multimedia: bedrijven die in hoofdzaak producten maken of diensten verlenen op het gebied van beeld, geluid, gaming en tekst met gebruikmaking van radio, televisie, computer, internet, mobiele telefonie, print en evenementen;
- toegepaste kunsten: audiovisuele en fotografiebedrijven, dienstverlenende bedrijven voor kunsten of mode en interieurbedrijven;
- autonome kunsten: zoals beeldend kunstenaar, muzikanten, theatermakers.

1.37 culturele voorzieningen:

Voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak, zoals theaters, bioscopen, musea, ateliers en muziekcentra.

1.38 cultuurhistorische waarde:

De aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde in verband met ouderdom en/of historische gaafheid.

1.39 dakopbouw:

een ondergeschikte opbouw op het dakvlak van een gebouw, ten behoeve van voorzieningen zoals trappenhuizen, luchtbehandelings- en liftinstallaties.

1.40 detailhandel:

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren en/of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder wordt mede verstaan een webwinkel waarbij sprake is van een afhaalpunt voor particulieren en een showroom. Hieronder wordt niet verstaan een afhaalzaak.

1.41 dienstverlening:

Dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d.. Hieronder worden niet verstaan belhuizen.

1.42 functiemengingsfunctie:

Een functie, niet zijnde horeca, die geen of slechts aanvaardbare overlast geeft in de woonomgeving met een uitstraling die past bij het wonen en die, voor zover de functie geheel of gedeeltelijk op publiek gericht is, voor publiek de bij wet voor winkels vastgestelde openingstijden hanteert.

1.43 gebouw:

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.44 hoofdgebouw:

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.45 horeca:

Het bedrijfsmatig verstrekken van drank of etenswaren voor gebruik ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie. Hieronder worden niet begrepen een coffeeshop of een gelegenheid die zich vooral richt op het bieden van de mogelijkheid tot roken, zoals een shisha lounge.

1.46 hotel:

Het bedrijfsmatig verstrekken van logies (per nacht) met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden en drank voor consumptie ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie. Een locatie uitsluitend bedoeld voor opslag en distributie van artikelen, waar consumenten de via internet bestelde en betaalde producten kunnen afhalen. Op de locatie vindt geen rechtstreekse verkoop of productadvisering via winkel, showroom of etalage plaats.

1.47 internetafhaalpunt:

Een locatie uitsluitend bedoeld voor opslag en distributie van artikelen, waar consumenten de via internet bestelde en betaalde producten kunnen afhalen. Op de locatie vindt geen rechtstreekse verkoop of productadvisering via winkel, showroom of etalage plaats.

1.48 kantoor:

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening, alsmede seminars en congressen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van een kantoorhoudende onderneming en kunnen worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie.

1.49 kap:

Een gesloten en hellend of gedeeltelijk hellend dak.

1.50 kelder:

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat dat geheel onder het peil ligt.

1.51 Lijst bijzondere functies Gemengd - 1:

De Lijst functies Gemengd - 1 die als bijlage 1 deel uitmaakt van deze regels, waarin per adres staat aangegeven welke functies op grond van de bestemming naast andere, in de regels aangewezen functies, toegestaan zijn.

1.52 Lijst bijzondere functies Gemengd - 2:

De Lijst functies Gemengd - 2 die als bijlage 2 deel uitmaakt van deze regels, waarin per adres staat aangegeven welke functies op grond van de bestemming naast andere, in de regels aangewezen functies, toegestaan zijn.

1.53 Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg:

De Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg die als bijlage 3 deel uitmaakt van deze regels, waarin de panden of bouwblokken met een te beschermen cultuurhistorische waarde zijn opgenomen.

1.54 Lijst van Bedrijven functiemenging:

De Lijst van Bedrijven functiemenging die als bijlage 4 deel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.55 Lijst van horeca-activiteiten:

De Lijst van horeca-activiteiten die als bijlage 5 deel uitmaakt van deze regels, met een categorie-indeling van horeca-activiteiten aan de hand van het te verwachten effect van een activiteit op de woonomgeving.

1.56 maatschappelijke voorzieningen:

Voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.57 nutsvoorzieningen:

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.58 omgevingsvergunning:

Een vergunning als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.59 onderbouw:

Een kelder of een souterrain.

1.60 ondersteunende horeca:

Horeca die een ondergeschikt onderdeel is van de bedrijfsvoering van de hoofdfunctie van een bedrijf, waarbij een pand de uitstraling behoudt van de hoofdfunctie.

1.61 peil:

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.62 plan:

Het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.63 platte afdekking:

Een (min of meer) horizontaal vlak, ter afdekking van een gebouw of bijzondere bouwlaag, dat meer dan tweederde van het grondvlak van het gebouw dan wel de bijzondere bouwlaag beslaat.

1.64 prostitutie:

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.65 seksinrichting:

Een gebouw of een deel van een gebouw, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, worden verricht, of vertoningen plaatsvinden van erotische of pornografische aard, zoals een (raam)prostitutiebedrijf, een erotische massagesalon, een seksautomatenhal, parenclub, seksbioscoop of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.66 souterrain:

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of vrijwel gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen wordt begrensd en dat maximaal 1,2 m boven het (straat)peil is gelegen.

1.67 speelautomatenhal:

Een inrichting als bedoeld in artikel 1, sub f, van de Verordening op de speelautomatenhallen (Gemeenteblad 1989, nr. 10).

1.68 verblijfsmiddelen:

Voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voorzover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.69 verkoopvloeroppervlakte (vvo):

De totale oppervlakte van de voor het publiek toegankelijke en zichtbare winkelruimte, inclusief de etalageruimte en de ruimte achter de toonbank.

1.70 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.71 voorgevelrooilijn:

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals een weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.72 webwinkel:

Een bedrijfsruimte bestemd voor de distributie van goederen die door particulieren via een website zijn besteld en betaald en die ter plaatse ter verzending worden aangeboden. Er is bij deze bedrijfsruimte geen sprake van een afhaalpunt voor particulieren en van een showroom.

1.73 winkelstraatfunctie:

Een functie met een ruimtelijke uitstraling die goed bij detailhandel past door het hanteren van openingstijden die overeenkomen met de bij wet voor winkels vastgestelde openingstijden en bijvoorbeeld door een gerichtheid op potentiele winkelbezoekers, zoals een kapper, horeca in de categorie D2 van de Lijst van Horeca-activiteiten, een uitzendbureau, een bankfiliaal.

1.74 woning:

Een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.75 woonlaag:

Een bouwlaag die voor bewoning is bestemd.

1.76 zendmast:

Een bouwwerk, geen gebouw zijnde, waarop antenne-installaties worden geplaatst.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd - 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd - 1 aangewezen gronden zijn, met inachtneming van lid 3.3.1, bestemd voor:

a. op de begane grond en in de bouwlagen daaronder:
I. detailhandel;
II. de winkelstraatfuncties die genoemd zijn in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1, uitsluitend op de in die bijlage aangewezen adressen;
III. andere dan de onder II bedoelde winkelstraatfuncties, maar met inbegrip van horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten, uitsluitend met een omgevingsvergunning die op grond van artikel 3.4.1 is verleend;
IV. de op een aangewezen adres voor de begane grond aangeduide andere functie in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1, onder D;
V. ondersteunende horeca, uitsluitend met een omgevingsvergunning die op grond van artikel 3.4.3 is verleend;
b. op verdiepingen boven de begane grond:
I. wonen, eventueel met een aan huis verbonden bedrijf of een bed & breakfast;
II. de op een aangewezen adres voor verdiepingen boven de begane grond aangeduide overige functie in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1;
c. het behoud van de cultuurhistorische waarden van de panden genoemd in de Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg;
d. functies en voorzieningen die bij de bestemming horen zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven met de bijbehorende bebouwing ten behoeve van de functies genoemd onder a of b.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Hoofdgebouwen

a. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. Het op de verbeelding aangegeven 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden. Als er geen bebouwingspercentage is aangegeven mag het bouwvlak volledig worden bebouwd.
c. De goothoogte en bouwhoogte van een hoofdgebouw mogen niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven.
d. De bestaande kapvorm of dakafdekking moet worden gehandhaafd, dan wel in die vorm worden vernieuwd.
e. Het wijzigen van een hoofdgebouw is in verband met lid 3.1 onder c is alleen toegestaan als geen afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische waarde zoals vermeld in bijlage 3 bij de regels.
f. Bestaande hoofdgebouwen die niet voldoen aan het bepaalde vermeld onder a, b en d mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

3.2.2 Bijbehorende bouwwerken

a. Bij een hoofdgebouw zijn bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsvergunning kunnen worden verricht.
b. Voor gebouwen die als monument zijn aangewezen, geldt dat de bijbehorende bouwwerken zoals bedoeld in de regel onder a alleen achter de achtergevel van het hoofdgebouw mogen worden gebouwd.
c. Bestaande bijbehorende bouwwerken die niet voldoen aan de regel onder a tot en met c mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

3.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor de voorgevelrooilijn niet meer dan 1meter hoog mogen zijn.
b. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
c. Bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die afwijken de regels onder a en b mogen worden

gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen niet worden vergroot.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Regeling functieverandering, verbod woonfunctie en verbod ondersteunende horeca

a. Het veranderen van een functie op de begane grond of een daaronder gelegen verdieping is alleen toegestaan als de te wijzigen functie wijzigt in detailhandel of in een winkelstraatfunctie die volgens de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 op alle adressen is toegestaan.
b. Wonen is op de begane grond niet toegestaan.
c. Het veranderen van een functie op een verdieping boven de begane grond is alleen toegestaan als de te wijzigen functie wijzigt in wonen.
d. Ondersteunende horeca is niet toegestaan.
e. Gebruik in strijd met de regels van dit lid is een gebruik in strijd met de bestemming.

3.3.2 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als:

a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 40 m², inclusief aan- en uitbouwen;
b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden bedrijf , maximaal 40 m^2 bedraagt, indien het bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;
d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
e. in afwijking van het gestelde onder a mag, indien de vloeroppervlakte van de woning groter is dan 150 m^2, de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf maximaal 60 m², inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, bedragen;
f. in afwijking van het gestelde onder b mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf maximaal 60 m^2 bedragen.

3.3.3 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

3.4.1 Omgevingsvergunning voor een winkelstraatfunctie

a. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 3.3.1, onder a, en winkelstraatfuncties toestaan op de begane grond en de daaronder gelegen bouwlagen, voor zover de functie:
I. in overeenstemming is met het in het Brancheplan Amsterdamsestraatweg opgenomen beleid en
II. een bijdrage levert aan de woon- en leefkwaliteit.
b. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 3.3.1, onder a, en de winkelstraatfunctie horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten toestaan, voor zover er geen onevenredige aantasting van de detailhandelsstructuur ontstaat.
c. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 3.3.1, onder a, en winkelstraatfuncties toestaan, voor zover de te veranderen functie geen winkelstraatfunctie is en de nieuwe functie de woon- en leefkwaliteit niet aantast.

3.4.2 Omgevingsvergunning voor een winkelstraatfunctie op de verdieping

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 3.3.1, onder c en detailhandel of winkelstraatfuncties toestaan op een verdieping boven de begane grond, voor zover de functie:

a. dezelfde is als of ondersteunend aan de functie op de begane grond,
b. voor een goede bedrijfsvoering noodzakelijk is,
c. geen horecafunctie is en
d. geen hinder veroorzaakt voor de aangrenzende woningen.

3.4.3 Omgevingsvergunning voor ondersteunende horeca

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van de regel in lid 3.3.1 onder d en ondergeschikte ondersteunende horeca bij detailhandel toestaan voor zover:

a. de horeca-activiteit een directe relatie heeft met de producten die in de winkel verkocht worden;
b. maximaal 30% van het brutovloeroppervlak wordt gebruikt voor ondersteunende horeca;
c. het horecadeel niet vanaf de straatzijde zichtbaar is;
d. het pand het aanzicht behoudt van een winkel.

3.4.4 Omgevingsvergunning voor een hogere, bij wonen passende categorie

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van de regel in lid 3.3.2 onder c en bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' toestaan, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving gelijk geacht kunnen worden aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

3.5 Wijzigingsbevoegdheid

3.5.1 Wijziging binnen aanduidingsvlak Wetgevingzone - wijzigingsgebied

a. Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming van de percelen met de aanduiding Wetgevingzone - wijzigingsgebied wijzigen in de bestemming Gemengd 2, als op grond van een rapport dat is opgesteld door een onafhankelijke deskundige is vastgesteld dat door leegstand of omzettingen naar andere functies
   1. de bedrijven binnen het aanduidingsvlak gezamenlijk geen winkelstructuur meer vormen of
   2. voor een goed functioneren van de twee winkelcluster het wijzigen van de bestemming nodig is.
b. Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming van de percelen met de aanduiding Wetgevingzone - wijzigingsgebied wijzigen in de bestemming Wonen, als deze bestemming feitelijk en overeenkomstig de wet gerealiseerd is.

3.5.2 Aanpassen Lijst bijzondere functies Gemengd - 1

Burgemeester en wethouders kunnen de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 wijzigen door:

a. een adres met de op het adres aangegeven functie die geen winkelstraatfunctie of horeca is uit de lijst te schrappen na een jaar leegstand of als het gebruik definitief is beëindigd;
b. de functie op een aangewezen adres te wijzigen of een adres met een functie aan de lijst toe te voegen, als de functie op dat adres vergund is met toepassing van artikel 2.1, lid 1, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
c. een winkelstraatfunctie toevoegen die op alle adressen is toegestaan, als die functie naar het oordeel van burgemeester en wethouders geen afbreuk kan doen aan de woon- of leefkwaliteit of aan de winkelstructuur;
d. een winkelstraatfunctie die op alle adressen is toegestaan af te voeren en voor adressen die het betreft een specifieke winkelstraatfunctie op te nemen in de lijst met specifieke winkelstraatfuncties per adres, als gebleken is dat de algemene vorm van de winkelstraatfunctie afbreuk kan doen aan de woon- of leefkwaliteit of aan de winkelstructuur;
e. een adres waar een horecabedrijf is toegestaan te schrappen, als hetzelfde horecabedrijf op een ander adres binnen het plangebied wordt gevestigd met toepassing van dit lid onder f of van lid 4.5.2 onder f;
f. een adres toe te voegen waar een horecabedrijf is toegestaan, of, voor zover op dat adres al een horecabedrijf is toegestaan, een zwaardere categorie op het adres toe te staan, als de toevoeging of de verzwaring van de categorie de feitelijke verplaatsing van een bedrijf betekent die een verbetering van de woon- en leefkwaliteit oplevert en per saldo geen verzwaring van overlast door horecabedrijven teweeg brengt.

3.5.3 Actualiseren Lijst van bedrijven 'functiemenging'

Burgemeester en wethouders kunnen de bij deze regels behorende Lijst van bedrijven functiemenging, wijzigen op grond van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening door het opnemen dan wel afvoeren van een bedrijf, indien ontwikkelingen op het gebied van de milieuhygiëne dan wel technologische ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

Artikel 4 Gemengd - 2

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd - 2 aangewezen gronden zijn, met inachtneming van lid 4.3.1, bestemd voor:

a. op de begane grond en in de bouwlagen daaronder:

I. de functiemengingsfuncties die genoemd zijn in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 2, uitsluitend op de in die bijlage aangewezen adressen;
II. andere dan de onder I bedoelde functiemengingsfunctie, uitsluitend met een omgevingsvergunning die op grond van artikel 4.4.1 is verleend;
III. de op een aangewezen adres voor de begane grond aangeduide andere functie in Lijst bijzondere functies Gemengd - 2;
IV. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast, uitsluitend met een omgevingsvergunning die op grond van artikel 4.4.2 is verleend;
V. detailhandel en winkelstraatfuncties die genoemd zijn in onderdeel A van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1, uitsluitend in hoekpanden;
b. op verdiepingen boven de begane grond:
I. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of bed & breakfast;
II. de op een aangewezen adres voor verdiepingen boven de begane grond aangeduide overige functie in Lijst bijzondere functies Gemengd - 2;
c. het behoud van de cultuurhistorische waarden van de panden genoemd in de Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg;
d. functies en voorzieningen die bij de bestemming horen zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven met de bijbehorende bebouwing ten behoeve van de functies genoemd onder a of b.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Hoofdgebouwen

a. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. Het op de verbeelding aangegeven 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden. Als er geen bebouwingspercentage is aangegeven mag het bouwvlak volledig worden bebouwd.
c. De goot- en bouwhoogte van een hoofdgebouw mogen niet meer bedragen de bestaande goot- en bouwhoogte, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven.
d. De bestaande kapvorm of dakafdekking moet worden gehandhaafd, dan wel in die vorm worden vernieuwd.
e. Het wijzigen van een hoofdgebouw is in verband met lid 4.1 onder c is alleen toegestaan als geen afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische waarde zoals vermeld in bijlage 3 bij de regels.
f. Bestaande hoofdgebouwen die niet voldoen aan het bepaalde vermeld onder a, b en d mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

4.2.2 Bijbehorende bouwwerken

a. Bij een hoofdgebouw zijn bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsvergunning kunnen worden verricht.
b. Voor gebouwen die als monument zijn aangewezen, geldt dat de bijbehorende bouwwerken zoals bedoeld in de regel onder a alleen achter de achtergevel van het hoofdgebouw mogen worden gebouwd.
c. Bestaande bijbehorende bouwwerken die niet voldoen aan de regel onder a tot en met c mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor de voorgevelrooilijn niet meer dan 1meter hoog mogen zijn.
b. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
c. Bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die afwijken de regels onder a en b mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen niet worden vergroot.

4.3 Specifieke gebruiksregels

4.3.1 Regeling functieveranderingen, verbod woonfunctie en verbod ondersteunende horeca

a. Het veranderen van een functie op de begane grond of een daaronder gelegen verdieping is alleen toegestaan als de te wijzigen functie wijzigt in een functiemengingsfunctie die volgens de Lijst bijzondere functies Gemengd - 2 op alle adressen is toegestaan.
b. Wonen is op de begane grond niet toegestaan.
c. Het veranderen van een functie op een verdieping boven de begane grond is alleen toegestaan als de te wijzigen functie wijzigt in wonen.
d. Gebruik in strijd met de regels van dit lid is een gebruik in strijd met de bestemming.

4.3.2 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als:

a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 40 m², inclusief aan- en uitbouwen;
b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden bedrijf , maximaal 40 m^2 bedraagt, indien het bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;
d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
e. in afwijking van het gestelde onder a mag, indien de vloeroppervlakte van de woning groter is dan 150 m^2, de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf maximaal 60 m², inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, bedragen;
f. in afwijking van het gestelde onder b mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf maximaal 60 m^2 bedragen.

4.3.3 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

4.4 Afwijken van de gebruiksregels

4.4.1 Omgevingsvergunning voor een functiemengingsfunctie

a. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 4.3.1, onder a en functiemengingsfuncties toestaan op de begane grond en de daaronder gelegen bouwlagen, voor zover de functie:

I. het in het Amsterdamsestraatweg opgenomen beleid niet doorkruist,
II. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist, dan wel een bedrijfsactiviteit die qua aard en invloed op de omgeving daaraan gelijk geacht kan worden, en
III. een bijdrage levert aan de woon- en leefkwaliteit.

b. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 4.3.1, onder a en functiemengingsfuncties toestaan, voor zover de te veranderen functie geen functiemengingsfunctie is en de nieuwe functie de woon- en leefkwaliteit niet aantast.

4.4.2 Omgevingsvergunning voor wonen op de begane grond

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 4.3.1, onder a en b en wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast toestaan op de begane grond en de daaronder gelegen bouwlagen, voor zover:

a. beoordeeld vanuit het belang van transformatie woonruimte met voldoende kwaliteit ontstaat voor wat betreft de omvang, buitenruimte, daglichttoetreding en voorzieningen,
b. de nieuwe woning voldoende woonruimte heeft aan een geluidsluwe gevel en
c. de woning geen gevel heeft die aan de Marnixlaan of de Sint Josephlaan ligt.

4.4.3 Omgevingsvergunning voor een functiemengingsfunctie op de verdieping

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 4.3.1, onder c en functiemengingsfuncties toestaan op een verdieping boven de begane grond, voor zover de functie:

a. dezelfde is als of ondersteunend aan de functie op de begane grond,
b. voor een goede bedrijfsvoering noodzakelijk is,
c. geen horecafunctie is en
d. geen hinder veroorzaakt voor de aangrenzende woningen.

4.4.4 Omgevingsvergunning voor een hogere, bij wonen passende categorie

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van de regel in lid 4.3.2 onder c en bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging toestaan, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving gelijk geacht kunnen worden aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

4.5 Wijzigingsbevoegdheid

4.5.1 Wijziging naar Wonen

a. Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming wijzigen in de bestemming Wonen, als deze bestemming feitelijk en overeenkomstig de wet gerealiseerd is.
b. Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming wijzigen in de bestemming Wonen, als de eigenaar van een onroerende zaak schriftelijk akkoord is met de wijziging en voldoende aannemelijk is dat bij de realisatie van de bestemming Wonen voldaan wordt aan de kwaliteitseisen die in lid 4.4.2 genoemd worden.

4.5.2 Aanpassen Lijst bijzondere functies Gemengd - 2

Burgemeester en wethouders kunnen de Lijst bijzondere functies Gemengd - 2 wijzigen door:

a. een adres met de op het adres aangegeven functie uit de lijst te schrappen na een jaar leegstand of als het gebruik definitief is beëindigd;
b. de functie op een aangewezen adres te wijzigen of een adres met een functie aan de lijst toe te voegen, als de functie op dat adres vergund is met toepassing van artikel 2.1, lid 1, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
c. een functiemeningsfunctie toevoegen die op alle adressen is toegestaan, als die functie naar het oordeel van burgemeester en wethouders geen afbreuk kan doen aan de woon- of leefkwaliteit;
d. een algemene functiemengingsfunctie die op alle adressen is toegestaan af te voeren en voor adressen die het betreft een specifieke functiemengingsfunctie op te nemen in de lijst met specifieke functiemengingsfuncties per adres, als blijkt dat de algemene vorm van de functiemengingsfunctie afbreuk kan doen aan de woon- of leefkwaliteit.
e. een adres waar een horecabedrijf is toegestaan te schrappen, als hetzelfde horecabedrijf op een ander adres binnen het plangebied wordt gevestigd met toepassing van dit lid onder f of van lid 3.5.2 onder f;
f. een adres toe te voegen waar een horecabedrijf is toegestaan, of, voor zover op dat adres al een horecabedrijf is toegestaan, een zwaardere categorie op het adres toe te staan, als de toevoeging of de verzwaring van de categorie de feitelijke verplaatsing van een bedrijf betekent die een verbetering van de woon- en leefkwaliteit oplevert en per saldo geen verzwaring van overlast door horecabedrijven teweeg brengt.

4.5.3 Actualiseren Lijst van bedrijven 'functiemenging'

Burgemeester en wethouders kunnen de bij deze regels behorende Lijst van bedrijven functiemenging, wijzigen op grond van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening door het opnemen dan wel afvoeren van een bedrijf, indien ontwikkelingen op het gebied van de milieuhygiëne dan wel technologische ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

Artikel 5 Maatschappelijk - Onderwijs

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Maatschappelijk - Onderwijs aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. maatschappelijke voorzieningen;
b. onderwijs;
c. de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. Het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage', mag niet worden overschreden. Als er geen bebouwingspercentage is aangegeven mag het bouwvlak volledig worden bebouwd.
c. De goot- en bouwhoogte van een gebouw mogen niet meer bedragen dan de bestaande goot- en

bouwhoogte.

d. In afwijking van het bepaalde onder a mogen gebouwen van ondergeschikte aard, zoals een fietsenstalling, buiten het bouwvlak worden gebouwd tot een oppervlakte van 20 m^2 per bouwperceel tot een maximale bouwhoogte van 3 meter;
e. ter plaatse van de aanduiding 'gymzaal' ook voor een gymzaal.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn.
b. Het gestelde onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
c. In afwijking van het gestelde onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor de voorgevelrooilijn niet meer dan 1meter hoog mogen zijn.
b. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
c. Bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die afwijken de regels onder a en b mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen niet worden vergroot.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de milieusituatie;
d. de sociale veiligheid;
e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

Artikel 6 Verkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. rijwegen bestaande uit twee keer één rijstrook, in- en uitvoegstroken daar niet bij inbegrepen;
b. fiets- en voetpaden;
c. parkeervoorzieningen;
d. water en kruisingen met water;
e. waterbeheer en waterberging;
f. hoogwaardig openbaar vervoerbanen;
g. kruisingen met railverkeer;
h. geluidwerende voorzieningen;
i. de bij de bestemming behorende verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, reclame-uitingen en kunstwerken.

6.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

6.2.1 Gebouwen

a. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.
b. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen;
b. de bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking van het bepaalde vermeld onder a., niet meer bedragen dan 4 meter;
c. de bouwhoogte van palen en masten mag in afwijking van het bepaalde vermeld onder a., niet meer bedragen dan 6 meter;
d. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 7 Verkeer - Verblijfsgebied

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
b. water, waterbeheer en waterberging;
c. groenvoorzieningen;
d. parkeervoorzieningen;
e. speelvoorzieningen;
f. terrassen;
g. bij de bestemming behorende verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

7.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd onder de volgende voorwaarden:

7.2.1 Gebouwen

a. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw;
b. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter;
b. het bepaalde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

7.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in artikel 7.2.1 onder a en artikel 7.2.1 onder b voor:

a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m².
b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 8 Wonen

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast;
b. water, waterberging;
c. het behoud van de cultuurhistorische waarden van de panden genoemd in de Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg;
d. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals (ondergrondse) gebouwde parkeervoorzieningen, ongebouwde parkeervoorzieningen, bergingen, garageboxen, tuinen, erven en terreinen.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Hoofdgebouwen

a. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. Het op de verbeelding aangegeven 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden. Als er geen bebouwingspercentage is aangegeven mag het bouwvlak volledig worden bebouwd.
c. De goot- en bouwhoogte van een hoofdgebouw mogen niet meer bedragen de bestaande goot- en bouwhoogte, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven.
d. De bestaande kapvorm of dakafdekking moet worden gehandhaafd, dan wel in die vorm worden vernieuwd.
e. Het wijzigen van een hoofdgebouw is in verband met lid 8.1 onder c is alleen toegestaan als geen afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische waarde zoals vermeld in bijlage 3 bij de regels.
f. Bestaande hoofdgebouwen die niet voldoen aan het bepaalde vermeld onder a, b en d mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

8.2.2 Bijbehorende bouwwerken

a. Bij een hoofdgebouw zijn bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsvergunning kunnen worden verricht.
b. Voor gebouwen die als monument zijn aangewezen, geldt dat de bijbehorende bouwwerken zoals bedoeld in de regel onder a alleen achter de achtergevel van het hoofdgebouw mogen worden gebouwd.
c. In aanvulling op de regel onder a mag de bouwgrens aan de voorgevel van de woning worden overschreden door erkers voor zover:
    1. in de rij woningen reeds erkers aanwezig zijn op het tijdstip van vaststellen van het bestemmingsplan;
    2. de erker de bouwgrens met niet meer dan 1 meter overschrijdt;
    3. de hoogte van de erker het vloerpeil van de eerste verdieping van het hoofdgebouw, met niet meer dan 0,30 meter overschrijdt;
    4. de breedte van de erker niet meer mag bedraagt dan 3,5 meter per woning.
d. Bestaande bijbehorende bouwwerken die niet voldoen aan de regel onder a tot en met c mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

8.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor de voorgevelrooilijn niet meer dan 1meter hoog mogen zijn.
b. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
c. Bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die afwijken de regels onder a en b mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen niet worden vergroot.

8.3 Specifieke gebruiksregels

8.3.1 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

a. De vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, tot een maximum van 40 m², inclusief bijbehorende bouwwerken. Wanneer de vloeroppervlakte van de woning groter is dan 150 m^2, mag de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf niet meer dan 60 m² zijn, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken.
b. De vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf, mag niet groter zijn dan 40 m^2, als het bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorende bouwwerk wordt uitgeoefend. Wanneer de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², mag de vloeroppervlakte van het aan huis verbonden bedrijf niet meer dan 60 m^2 zijn.
c. Een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.
d. Het aan-huis-verbonden bedrijf leidt niet tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer of tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte.

8.3.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

8.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in:

artikel 8.3.1 onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieuaspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

8.5 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen met betrekking tot:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld, onder andere ten aanzien van de hoogte opbouw en kapvormen;

b. de verkeersveiligheid;
c. de sociale veiligheid;
d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

Artikel 9 Waarde - Archeologie

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde - Archeologie aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

9.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Overschrijden bouwgrens

a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

11.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels zoals die zijn neergelegd in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 behoort, wordt gerealiseerd.
b. Als de in a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

11.3 Woningvorming en omzetting

a. Het veranderen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. het verkeer en de parkeersituatie;
    3. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

12.1 Strijdig gebruik

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
e. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

12.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

Het gebruik op grond van de regels in hoofdstuk 2 is slechts toegestaan onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen wordt gerealiseerd of in stand gehouden.

12.3 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de leefbaarheidstoets uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten die bij de Huisvestingsverordening 2015 horen, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefklimaat;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. de verkeers- en parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

13.1 Geluidszone industrie

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.

13.2 Wetgevingzone-wijzigingsgebied

Burgemeester en wethouders zijn op grond van artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone-wijzigingsgebied', bevoegd de daarin voorkomende bestemmingen te wijzigen in de bestemmingen die in de wijzigigingsbevoegdheid staan aangegeven.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
e. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
f. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
g. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
h. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 15 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders zijn, op grond van artikel 3.6 Wro, bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 16 Overgangsrecht

16.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

16.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervattn.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 17 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg.

Bijlagen

Bijlage 1 Lijst bijzondere functies Gemengd - 1

A. Winkelstraatfuncties die op alle adressen op de begane grond zijn toegestaan

Vormen van dienstverlening:

- kapper, haarverzorging
- nagelstudio
- ontharingsstudio
- pedicure
- schoonheidssalon
- fotograaf
- kleermaker
- stomerij
- wasserij
- computerservice
- pakketafhaalpunt in combinatie met detailhandel of winkelstraatfunctie
- postverzorgingsbedrijf
- printservice
- tatoeagebedrijf
- advocatenkantoor
- bankfiliaal
- geldwisselkantoor
- makelaar
- adviesbureau
- reisbureau
- uitzendbureau
- verzekeringsagentschap, assurantiekantoor

Medische en paramedische beroepen:

- apotheek
- diëtist
- fysiotherapie, manuele therapie, acupunctuur en daarmee gelijk te stellen beroepen
- huisarts
- psycholoog, pedagoog en daarmee gelijk te stellen beroepen
- tandarts, orthodontist

Overige functies:

- bibliotheek

B. Winkelstraatfuncties die alleen op het aangegeven adres op de begane grond zijn toegestaan

Vormen van bedrijven:

- Amsterdamsestraatweg 13: leverancier brood en banketproducten
- Amsterdamsestraatweg 63: leverancier haarproducten

Vormen van maatschappelijk:

- Amsterdamsestraatweg 210: zorgverlening
- Amsterdamsestraatweg 283: wijkbureau gemeente
- Amsterdamsestraatweg 419-421: zorgverlening
- Mimosastraat 2-4: zorgverlening
- Plantage 12-18: zorgverlening

Overige functies:

- Amsterdamsestraatweg 289: pandjeshuis

C. Horecafuncties die alleen op het aangegeven adres op de begane grond zijn toegestaan in de aangegeven categorie van de Lijst van horeca-activiteiten of in een lichtere categorie

- Amsterdamsestraatweg 13: horeca, categorie D2
- Amsterdamsestraatweg 24: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 86: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 110: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 111-113: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 122: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 124: café horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 206: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 234: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 236: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 238-240: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 242: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 252: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 265: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 267: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 302: horeca, categorie D2
- Amsterdamsestraatweg 324: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 328: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 332: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 334: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 336: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 397: horeca categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 402: horeca, categorie B
- Plantage 1B: horeca, categorie D1
- Plantage 2 restaurant: horeca, categorie D1
- Weerdsingel 8: horeca, categorie D2

D. Andere functies die alleen op de begane grond op het aangegeven adres zijn toegestaan

Vormen van dienstverlening:

- Amsterdamsestraatweg 92-94: speelautomatenhal
- Amsterdamsestraatweg 102-104: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 126: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 287C-287D: seksinrichting met additionele horeca
- Amsterdamsestraatweg 294: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 338: belwinkel
- Amsterdamsestraatweg 383: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 385: speelautomatenhal

Specifieke vorm van detailhandel:

- Amsterdamsestraatweg 118: afhaalzaak
- Amsterdamsestraatweg 228: afhaalzaak
- Amsterdamsestraatweg 291: afhaalzaak

Overige functies:

- Amsterdamsestraatweg 253: fietsenstalling, onder de volgende voorwaarden: de stalling ligt minimaal 8 meter achter de voorgevel, is uitsluitend toegankelijk vanaf de Acaciastraat en de fysieke mogelijkheid om een detailhandel op de Amsterdamsestraatweg 253-255 te vestigen blijft behouden;
- Amsterdamsestraatweg 285-287: kantoor
- Amsterdamsestraatweg 292: slotenmaker
- Amsterdamsestraatweg 305: schoonmaakbedrijf

E. Niet-woonfuncties op de verdieping

- Amsterdamsestraatweg 271-279: kantoor, opslag
- Amsterdamsestraatweg 283: kantoor; wijkbureau gemeente
- Amsterdamsestraatweg 285-287: kantoor
- Mimosastraat 2-4: kantoor
- Plantage 1: kantoor, opslag

Laatst gewijzigd: 15 november 2016

Bijlage 2 Lijst bijzondere functies Gemengd - 2

A. Functiemengingsfuncties die op alle adressen op de begane grond zijn toegestaan

Vormen van dienstverlening:

- dierentrimsalon
- fitness- of wellness center
- nagelstudio
- ontharingsstudio
- pedicure
- schoonheidssalon
- fotograaf
- kleermaker
- stomerij
- wasserij
- beveiligingsbedrijf
- computerservice
- postverzorgingsbedrijf
- printservice
- administratiekantoor
- advocatenkantoor, notaris
- makelaar
- persoonlijke advisering (door deskundige)
- reisbureau
- uitzendbureau
- verzekeringsagentschap, assurantiekantoor

Medische en paramedische beroepen:

- apotheek
- diëtist
- fysiotherapie, manuele therapie, acupunctuur en daarmee gelijk te stellen beroepen
- huisarts
- psycholoog, pedagoog en daarmee gelijk te stellen beroepen
- tandarts, orthodontist

Overige bedrijven:

- atelier
- fietsenstalling
- creatieve bedrijvigheid

B. Functiemengingsfuncties die alleen op het aangegeven adres op de begane grond zijn toegestaan

[geen]

C. Horecafuncties die alleen op het aangegeven adres op de begane grond zijn toegestaan:

- Amsterdamsestraatweg 144G: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 162: horeca , categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 176: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 182: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 188: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 380: horeca, categorie D2
- Amsterdamsestraatweg 390: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 441: horeca, categorie D2
- Marnixlaan 118: horeca, categorie D1

D. Andere functies die alleen op de begane grond op het aangegeven adres zijn toegestaan

Detailhandel:

- Amsterdamsestraatweg 121
- Amsterdamsestraatweg 133
- Amsterdamsestraatweg 135
- Amsterdamsestraatweg 137
- Amsterdamsestraatweg 142
- Amsterdamsestraatweg 144A
- Amsterdamsestraatweg 144D
- Amsterdamsestraatweg 148
- Amsterdamsestraatweg 150
- Amsterdamsestraatweg 152
- Amsterdamsestraatweg 156
- Amsterdamsestraatweg 166
- Amsterdamsestraatweg 179
- Amsterdamsestraatweg 183
- Amsterdamsestraatweg 184
- Amsterdamsestraatweg 186
- Amsterdamsestraatweg 190
- Amsterdamsestraatweg 241
- Amsterdamsestraatweg 249
- Amsterdamsestraatweg 321-325
- Amsterdamsestraatweg 378
- Amsterdamsestraatweg 392
- Amsterdamsestraatweg 394
- Amsterdamsestraatweg 429-425
- Amsterdamsestraatweg 435
- Marnixlaan 8
- Marnixlaan 14
- Marnixlaan 28 en 30
- Marnixlaan 114

Andere functies, geen functiemengingsfuncties:

- Amsterdamsestraatweg 123: belwinkel
- Amsterdamsestraatweg 129: geldwisselkantoor
- Amsterdamsestraatweg 144C: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 158: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 160: belwinkel
- Amsterdamsestraatweg 164: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 168: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 170: belwinkel
- Amsterdamsestraatweg 174: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 177: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 181: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 180: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 187: belwinkel
- Amsterdamsestraatweg 189: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 193: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 213-215: gokkantoor
- Amsterdamsestraatweg 396: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 434: kapper, haarverzorging

Maatschappelijk:

- Amsterdamsestraatweg 141: zorgverlening
- Amsterdamsestraatweg 211: zorgverlening
- Amsterdamsestraatweg 223: zorgverlening

Specifieke vorm van detailhandel:

- Amsterdamsestraatweg 115: afhaalzaak
- Amsterdamsestraatweg 138: afhaalzaak
- Amsterdamsestraatweg 191: afhaalzaak
- Amsterdamsestraatweg 225: afhaalzaak
- Marnixlaan 21-23: afhaalzaak

E. Niet-woonfuncties op de verdieping

[geen]

Laatste wijziging: 15 november 2016

Bijlage 3 Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg

Bijzondere kwaliteit van individuele panden:

adres	Kenmerken bijzondere kwaliteit
Amsterdamsestraatweg 32-34	veel metselwerk detaillering, rond 1910
Amsterdamsestraatweg 40	bijzondere detaillering en raamvormen, rond 1915
Amsterdamsestraatweg 44-44bis	apotheek met bijzonder materiaalgebruik, met name de pui, rond1950
Amsterdamsestraatweg 76-78	dubbel woonhuis met neo-klassieke vormgeving
Amsterdamsestraatweg 80-82 -84-86	bijzondere baksteen, architectuur uit 1910 en rond 1920
Amsterdamsestraatweg 101	Amsterdamseschoolstijl inclusief bijzondere pui uit1923
Amsterdamsestraatweg 108-110	bijzondere architectuur
Amsterdamsestraatweg 114	pui, rond 1916
Amsterdamsestraatweg174	bijzondere architectuur, rond 1914
Amsterdamsestraatweg 287A	bijzondere pui jaren dertig architectuur
Amsterdamsestraatweg 317	hoek Van Beuningenplein 9 stoere Amsterdamseschoolstijl, veel detaillering
Amsterdamsestraatweg 421	hoekpand in Amsterdamseschoolstijl, architectuur en volume benadrukken de hoek. Fraaie detaillering in metselwerk, raamvormen en kozijnen.

Bijzondere gevelreeksen als onderdeel van een samenhangend blok:

adres	Kenmerken bijzonder kwaliteit
Amsterdamsestraatweg 206- 222	woningbouw met winkel van Utrechtse Bouwvereniging voor Spoorwegpersoneel, vormt eenheid met beide zijstraten. Rijk versierde architectuur, rond1900
Amsterdamsestraatweg 265-269	hoek Mimosastraat1 Amsterdamseschoolstijl, paraboolvormige deur
Amsterdamsestraatweg 268 -280	baksteenarchitectuur met veel gevelversiering hoekpand witgeschilderd
Amsterdamsestraatweg 302-312	hoek Knopstraat 1 - Jugendstil - bijzondere pui
Amsterdamsestraatweg 320 (A -Q)	hoek Egelantierstraat 2 - mooie detaillering van trappenhuizen, typisch jaren dertig architectuur
Amsterdamsestraatweg 422-446	hoeken Geraniumstraat 1 en St. Josephlaan 1 - karakteristieke woningbouw van de voormalige R.K. Woningbouwvereniging Juliana.

Gevelreeksen die gekenmerkt worden door individuele panden met kwaliteit, zodat geen verhoging die alle panden gelijktrekt, is toegestaan:

adres	Kenmerken bijzonder kwaliteit
Amsterdamsestraatweg 24-54	gevelreeks met individuele panden, datering eerste kwart 20e eeuw. Kenmerkend voor de ontwikkeling langs de Amsterdamsestraatweg
Amsterdamsestraatweg 66-78	gevelreeks met individueel herkenbare panden, daterend uit de vroege ontwikkeling van bebouwing vanuit de binnenstad. Kapvormen nog relatief gaaf.

Bijlage 4 Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de ' Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven 'functiemenging' (LvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB 'functiemenging' worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de

categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit

De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar

SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	

203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met	

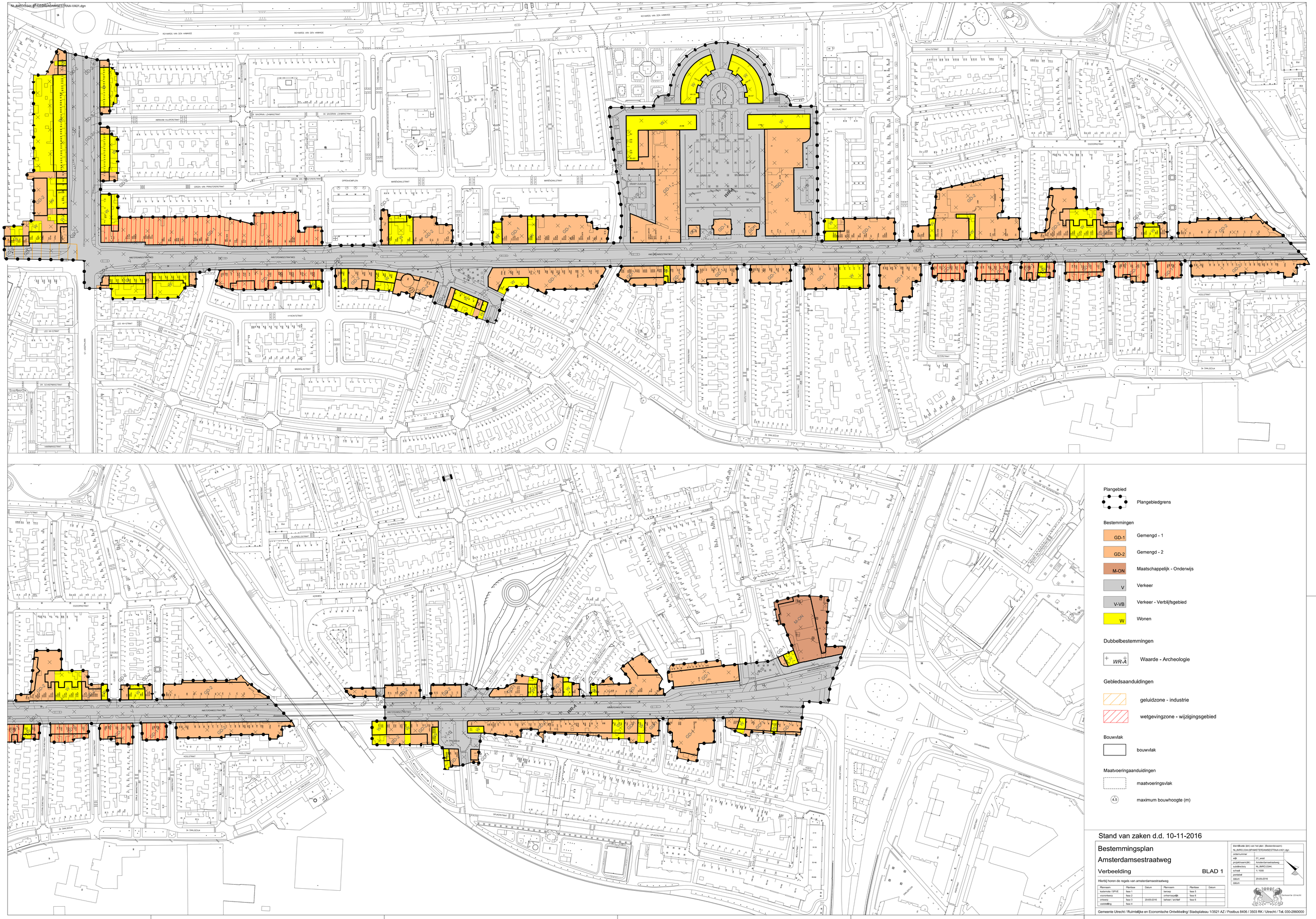
			transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van	**B1**

			pijpleidingen	
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Bijlage 5 Lijst van horeca-activiteiten

categorie van zwaar naar licht:	*beschrijving van de activiteit:*	*voorbeelden van de activiteit:*
A1	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig bieden van dansgelegenheid bij muziek, al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren.	discotheek bardancing
A2	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften, al dan niet met verstrekking van dranken en etenswaren.	zaalverhuur
B	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden.	café bar brasserie
C	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van etenswaren met de mogelijkheid van consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken.	cafetaria, snackbar grill-room fastfood-restaurant automatiek snelbuffet
D1	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van dranken.	restaurant bistro crêperie
D2	Een horecabedrijf dat zich houdt aan de openingstijden op grond van de Winkeltijdenwet, waarbij de bedrijfsactiviteiten zijn gericht op het al dan niet voor consumptie ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken, en waarbij de aard en omvang van de bedrijfsactiviteit past binnen een winkelgebied (centrumgebied) en overwegend is gebonden aan of ondersteunend is voor de winkelfunctie van dat gebied.	lunchroom ijssalon koffiebar koffie- of theehuis

NL.IMRO.0344.BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01.dgn


ROVARDOS VAN DEN HAMMADE
AMSTERDAMSESTRAATWEG
WR-A
V-VB
GD-1
GD-2
M-ON
W
V
ABRAHAM KUIPERSTRAAT
DE SAVORIN LOHMANSTRAAT
GROEN VAN PRINSTERERSTRAAT
OPPENHEIMPLEIN
MARIËNDAALSTRAAT
WILHELMINALAAN
HOCHSTRAAT
KOOLSTRAAT
ESDOORNSTRAAT
BEECKMANSTRAAT
ZW. DAALSEDIJK
DR. SCHEPMANSTRAAT
LEO XIII-STRAAT
MAGNOLIASTRAAT
OLIVIERSTRAAT
ELDERSTRAAT
SPLIDSTRAAT
OTTERSTRAAT
GATHARUSBRAAN
HAMMERVELD
SMALSTEWEG
KRAKELING
KEIWEG
ROLSTRAAT
ASTERSTRAAT
ANJELIERSTRAAT
ANEMOONSTRAAT
VIOOLSTRAAT
LELIESTRAAT
ROZENSTRAAT
DAHLIASTRAAT
ZONNEBLOEMSTRAAT
ZINNIASTRAAT
ANJERSTRAAT
VERVENSTRAAT
VLIERSTRAAT
VLIERPLEIN
VLIERSTRAAT
VLIERSTRAAT
VLIERSTRAAT

Seinpost
ADVIESBUREAU BV

Brancheplan Amsterdamsestraatweg



Waalwijk, juni 2014

Brancheplan Amsterdamsestraatweg

Uitgebracht aan:
Gemeente Utrecht

Seinpost Adviesbureau BV
drs. P.C. Draaijer
drs. L.B. Pijlman
B. Schildkamp Msc

Projectnummer: 33045

© Seinpost Adviesbureau BV. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, op enigerlei wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Waalwijk, juni 2014

Inhoudsopgave

1 De veranderende winkelmarkt 3

2 Huidige situatie 7

2.1 Inwoners en wijken 7
2.2 Detailhandelsstructuur ASW en omgeving 8
2.3 Branchering Amsterdamsestraatweg 10
2.4 Koopstromen ASW 15
2.5 Waardeontwikkeling vastgoed 17
2.6 Samenvatting relevante onderzoeken 18

3 Visie 19

3.1 Ambitie en uitgangspunten 19
3.2 Ruimtelijk brancheplan: 4 clusters 22

4 Uitvoering 29

4.1 Uitgangssituatie 29
4.2 Uitvoeringsstrategie 29
4.3 Uitvoeringsprincipes 31
4.4 Organisatie 33

Bijlagen

Bijlage 1 WOZ-waarden en eigendomssituatie 35

1 De veranderende winkelmarkt

De winkelmarkt verandert snel en structureel met een grote impact op winkelgebieden. De sector verkeert sinds de crisis in zwaar weer, wat zich uit in dalende omzetten en toenemende leegstand. In dit hoofdstuk zetten we de relevante ontwikkelingen op een rij.

Veranderende bevolkingssamenstelling
Nederland vergrijst de komende jaren. Ouderen hebben een ander bestedingspatroon dan jongeren. Ze zijn relatief rijk en hebben geprofiteerd van de 'goede tijd' (pensioen, woningmarkt) . Ouderen besteden relatief veel aan zorg en welzijn en minder aan de detailhandel (tot wel 40% minder dan jongeren volgens het huishoudboekje van het NIBUD). Verder neemt het aantal eenpersoonshuishoudens toe.

Economische recessie, afname bestedingen
Oplopende werkloosheid, een laag consumentenvertrouwen, schulden en dalende huizenprijzen zorgen ervoor dat de consument de hand op de knip houdt en spaart om om tegenslagen op te vangen. Dit leidt tot omzetdalingen in de non-food sector, waarbij de totale non-foodomzet inmiddels onder het niveau van 2000 is gezakt. Vooral woonwinkels en bouwmarkten kampen al jaren met forse teruggang in omzet, maar ook de omzetten bij kledingwinkels lopen de laatste jaren terug. In de foodsector is de omzetgroei in 2013 gestagneerd en nemen de volumes licht af.

De komende jaren verwachten wij dat consumentenbestedingen in de non-foodsector verder afnemen als gevolg van lastenverzwaringen (hogere prijzen voor voedsel, energie, zorg etc.) en onzekerheid over het inkomen (werkloosheid).

Internetverkoop en afhaalpunten
Ondanks de recessie neemt de omzet van webwinkels toe. Inmiddels bedraagt het marktaandeel van webwinkels zo'n 11%. Onder aanvoering van smartphones en tablets (en mogelijk andere technologische ontwikkelingen) neemt het marktaandeel van webwinkels vooral in de non-foodsector toe. Hierbij plaatsen we wel een kanttekening: grote online webwinkels als Zalando maken in Nederland nog steeds geen winst vanwege de hoge logistieke kosten als gevolg van de vele retourzendingen (berucht zijn inmiddels vrouwen die massaal damesjurken bestellen en een groot deel ervan retourneren). Vooral voor oriëntatie op de aankoop wordt de rol van internet steeds belangrijker; consumenten oriënteren zich bijv. via sociale media op de aankoop van producten en kijken vaak naar reviews voor de aanschaf van een product. Wij verwachten dat retailers nieuwe technologie zullen gebruiken om consumenten te blijven trekken naar fysieke winkelgebieden. Multichannel, waarbij online en fysiek volledig in elkaar overgaan is de toekomst. Dat is bijvoorbeeld in de winkel via een tablet je jas bestellen die vanuit een centraal magazijn wordt thuisbezorgd. De vloerproductiviteit neemt vanwege internetverkoop (en schaalvergroting, zie hierna) wel af, wat zich al uiten in dalende huurprijsniveaus. Veel retailers rekenen slechts een percentage van de omzet toe aan een fysieke locatie als een product via internet is gekocht. We zien echter nog geen trend dat winkels minder ruimte vragen vanwege internetverkoop. Een verklaring is dat de etalage- en presentatiefunctie van winkels in belang toeneemt, omdat winkels hiermee onderscheidend zijn t.o.v. internet (beleving).

Een afhaalpunt is een locatie waar de consument uitsluitend via internet bestelde goederen kan (betalen,) afhalen of retourneren. Op deze locaties vindt uitsluitend logistiek en opslag van bestelde goederen plaats. Er is geen sprake van verleiden tot verkoop van andere producten. Winkeliers spelen met afhaalpunten in op het veranderde boodschappen- en winkelgedrag. Diverse supermarktorganisaties experimenteren met afhaalpunten in alle denkbare verschijningsvormen. Naast afhaalpunten in of aan de supermarkten zijn ook tankstations, werklocaties en nieuwe locaties in beeld. Soms worden er aparte parkeerplaatsen of balies vrijgehouden voor mensen die online bestelde boodschappen komen oppikken. Afhaalpunten in winkelgebieden versterken de winkelstructuur. Bedrijven kunnen naast hun logistieke- ook hun winkelfunctie uitoefenen en vice

versa. Belangrijk is dat bestaande winkeliers profiteren van de extra, deels nieuwe klantenstroom van online consumenten. Afhaalpunten moeten goed bereikbaar zijn voor consumenten. Het gevaar bestaat dat afhaalpunten op bedrijventerreinen, onder de vlag van een logistiek bedrijf, verkapte winkels worden. Dat leidt tot oneerlijke concurrentie met winkeliers in de winkelgebieden, die over het algemeen ook meer lasten en huur betalen.

Schaalvergroting
in de periode 2001 – 2012 is het aanbod aan winkelmeters met 25% toegenomen. Omdat de omzet niet is toegenomen gaat deze toename ten koste van de vloerproductiviteit. Winkels worden steeds groter om de consument meer keuze te bieden of om winstmarges op te krikken door branchevreemde producten te verkopen (als speelgoedverkoop bij bouwmarkten). Een aanzienlijk deel van de winkelmeters in Nederland voldoet inmiddels niet of nauwelijks meer aan de 'maat' van de kritische consument. Een eventuele 'bouwstop' op nieuwe winkelmeters is dan ook weinig effectief, omdat het de dynamiek uit de winkelmarkt haalt.

Steeds meer filialen
Vooral filiaalbedrijven zijn in staat om ook met een lage omzet per m² wvo bedrijfseconomisch goed te presteren. Het aandeel filiaalbedrijven nam de afgelopen 10 jaar toe van 28% naar 35%. Ook dit is een vorm van schaalvergroting. Doel: vergroten van marktaandeel. Winkelformules wijzigen hun vestigingsstrategie voor de komende jaren. Als gevolg van de recessie en de opkomst van internet als aankoopkanaal concentreren winkelketens in de niet-dagelijkse sector zich vooral op grotere verzorgingsgebieden. Waar ketens voorheen nog een behoorlijke expansiedrift hadden, gaat het nu vooral om kwaliteitsverbetering van bestaande grote vestigingen en het op termijn mogelijk sluiten van kleinere.

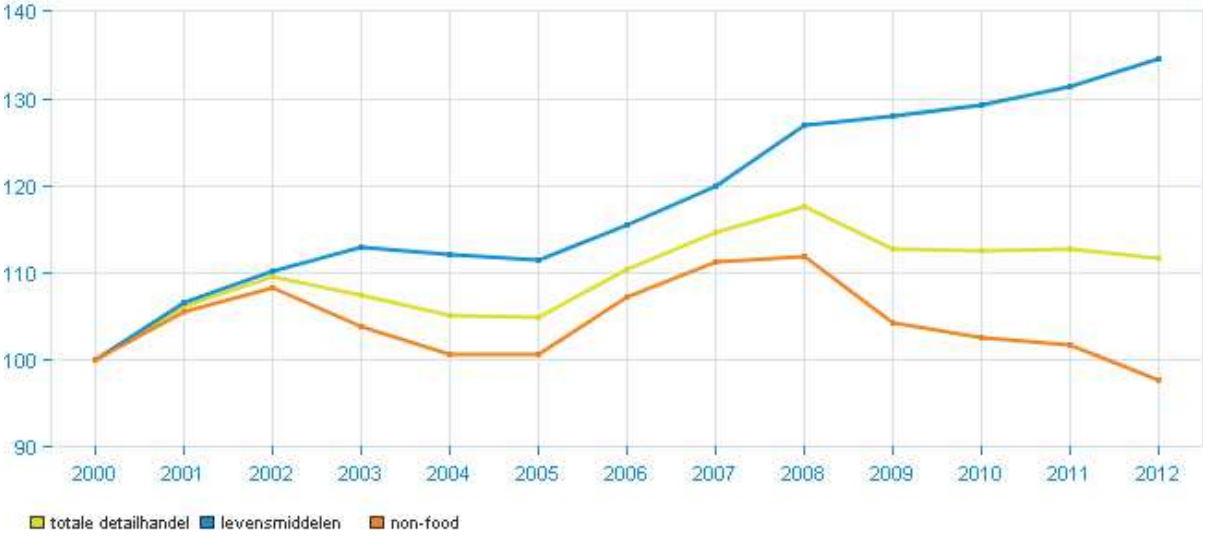
Meer zelfstandigen met pensioen
Het dalende aantal zelfstandigen komt niet alleen door de opkomst van filialen. Er vindt ook een afname plaats door vergrijzing en afname van de beroepsbevolking. De komende tien jaar gaat een groeiend deel van de bevolking met pensioen. Dit geldt ook voor de zelfstandige winkeliers. Meer dan voorheen stoppen zelfstandigen. Zij worden minder vaak opgevolgd door starters. Veel winkels sluiten zonder opvolger.

Kritische en veeleisende consument:
De consument heeft vanwege de toegenomen mobiliteit steeds meer opties om boodschappen te doen of te winkelen. Afstand is steeds minder een probleem en de consument is (o.a. door internet, app's en folders) steeds beter geïnformeerd over het aanbod. Kwaliteiten als keuze, beleving, bereikbaarheid en parkeren worden steeds belangrijker in de strijd om de gunst van de consument.

Niet de internetverkopen maar de economische omstandigheden zijn debet aan de achterblijvende omzetten van fysieke winkels. Consumenten winkelen nog steeds heel veel, maar hebben de afgelopen jaren als gevolg van het lage consumentenvertrouwen en de inkomensontwikkeling fors minder besteed. De frequentie van winkelen en boodschappen doen is de afgelopen tien jaar nauwelijks veranderd. De frequentie van winkelen nam iets af. Een duidelijke trend is dat consumenten steeds efficiënter inkopen doen: het doen van boodschappen wordt steeds vaker gecombineerd met winkelen[1].

[1] Bron: Look, Listen en Learn 2013, SSM RetailPlatform

Omzetontwikkeling detailhandel (peiljaar = 2000)



Bron: Hoofd Bedrijfschap Detailhandel 2013

Kwaliteit wordt van doorslaggevend belang voor de consument. Dat betekent gemakkelijk en comfortabel 'inkopen doen' en 'winkelen met plezier en beleving. Bij 'inkopen doen' is de prijs en kwaliteit van het (supermarkt)aanbod, de bereikbaarheid en parkeersituatie vooral van belang. Bij het 'winkelen' is een omvangrijk en onderscheidend winkel- en horeca-aanbod, sfeer en beleving vooral van belang. Afstand is bij het 'winkelen' is steeds minder een beperkende factor waardoor winkelgebieden in toenemende mate met elkaar concurreren. In het algemeen geldt dat op winkellocaties waar weinig tot niet wordt geïnvesteerd de winkelfunctie zal afnemen of verdwijnen.

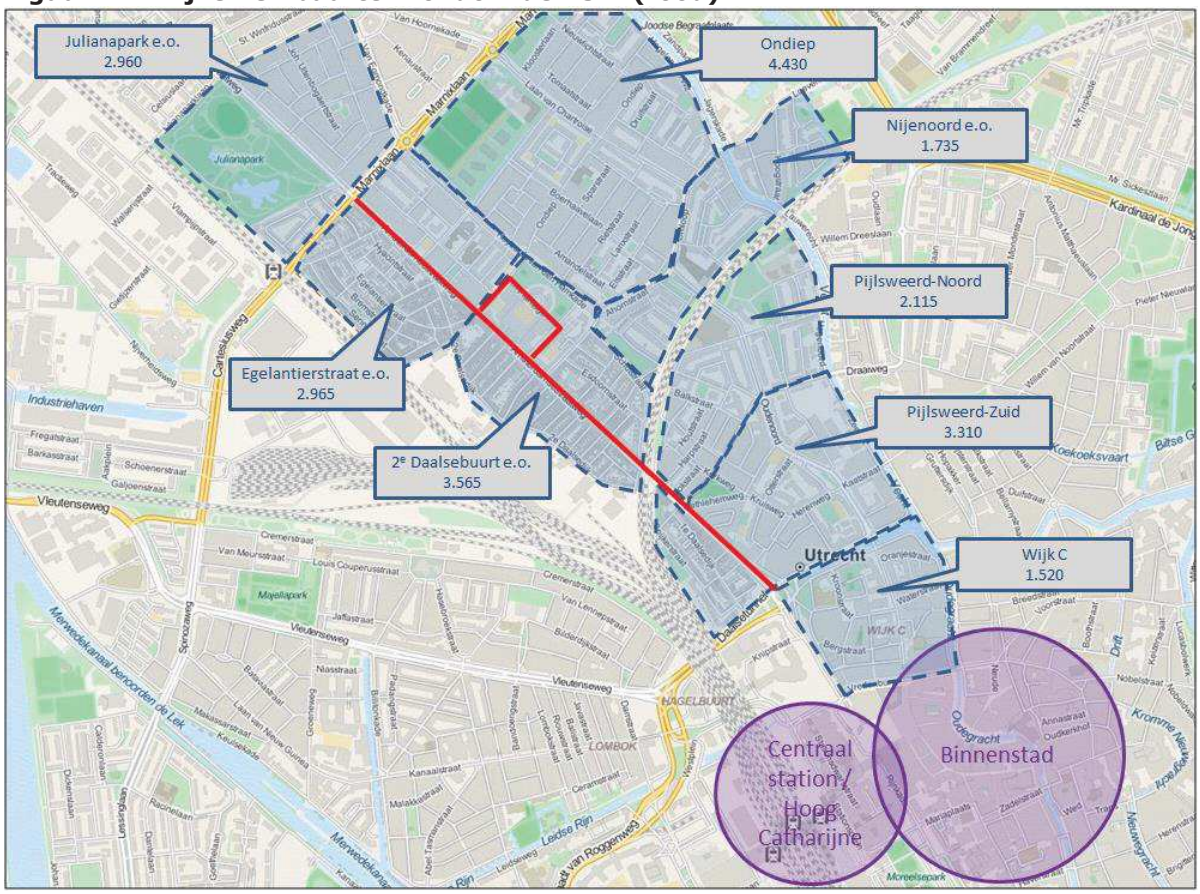
2 Huidige situatie

2.1 Inwoners en wijken

Ingeklemd tegen spoorzone

De Amsterdamsestraatweg (hierna ASW genoemd) bestaat ruim 200 jaar en is een belangrijke verkeersader tussen Utrecht-Noordwest (en Zuilen) en de binnenstad. Uitgangspunt in deze rapportage is het deel van de ASW tussen de Marnixlaan en Daalsetunnel/Weerdzijde (ca.1,6 kilometer) zoals in figuur 2.1 aangegeven. In westelijke richting ligt de spoorweg Utrecht-Amsterdam parallel aan de ASW. Hierdoor zijn de westelijke woonbuurten smal en langgerekt en is het aantal inwoners aan deze kant gering. Aan de oostzijde van de ASW liggen meer en grotere woonbuurten. In noordelijke richting grenst de ASW aan het Julianapark, in zuidelijke richting gaat de ASW via de kruising Paardenveld over in de binnenstad (Wijk C). In zuidelijke richting knipt het spoortraject Utrecht-Amersfoort d.m.v. een spoorwegviaduct de ASW op in twee delen.

Figuur 2.1 Wijken en buurten rondom de ASW (rood)



Bron: CBS, bewerking Seinpost Adviesbureau BV

Het aantal inwoners in Noordwest blijft tot 2020 stabiel op circa 43.000. De grootste groei van het aantal inwoners vindt plaats in Leidsche Rijn[2].

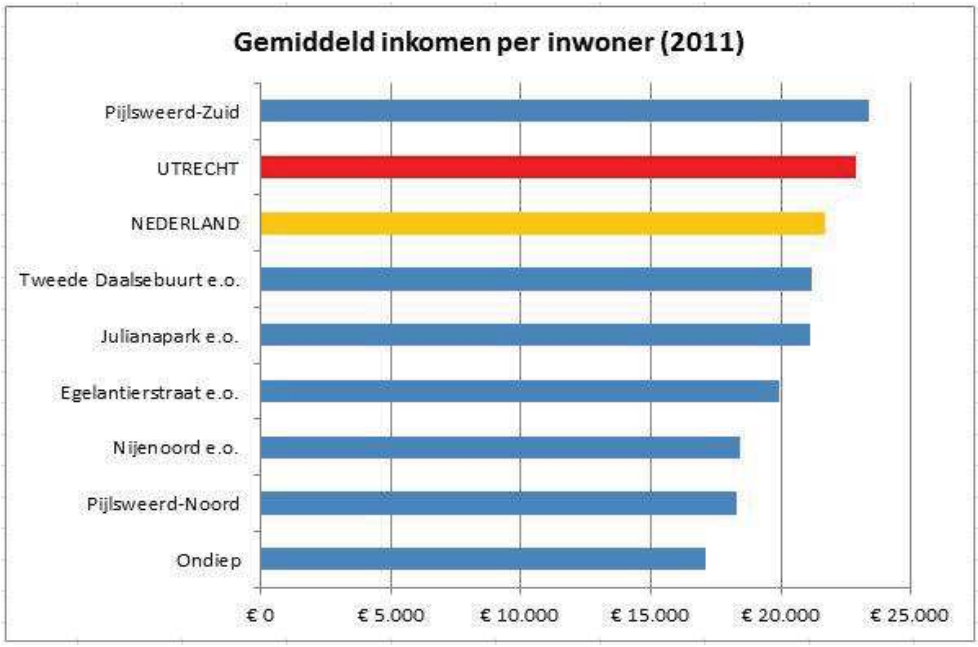
Hoog aandeel lage inkomens

Als we kijken naar de inkomensniveau in de buurten rondom de ASW valt op dat alleen in Pijlsweerd-Zuid het inkomen per persoon hoger is dan het stedelijk en landelijk gemiddelde. In alle

[2] Bron: Bevolkingsprognose 2013, gemeente Utrecht

andere buurten ligt het inkomen per inwoner (ver) onder het landelijk en stedelijk gemiddelde. In figuur 2.2 zijn de inkomens per buurt en het stedelijk en landelijk gemiddelde weergegeven.

Figuur 2.2 gemiddeld inkomen per inwoner



Bron: CBS, bewerking Seinpost Adviesbureau

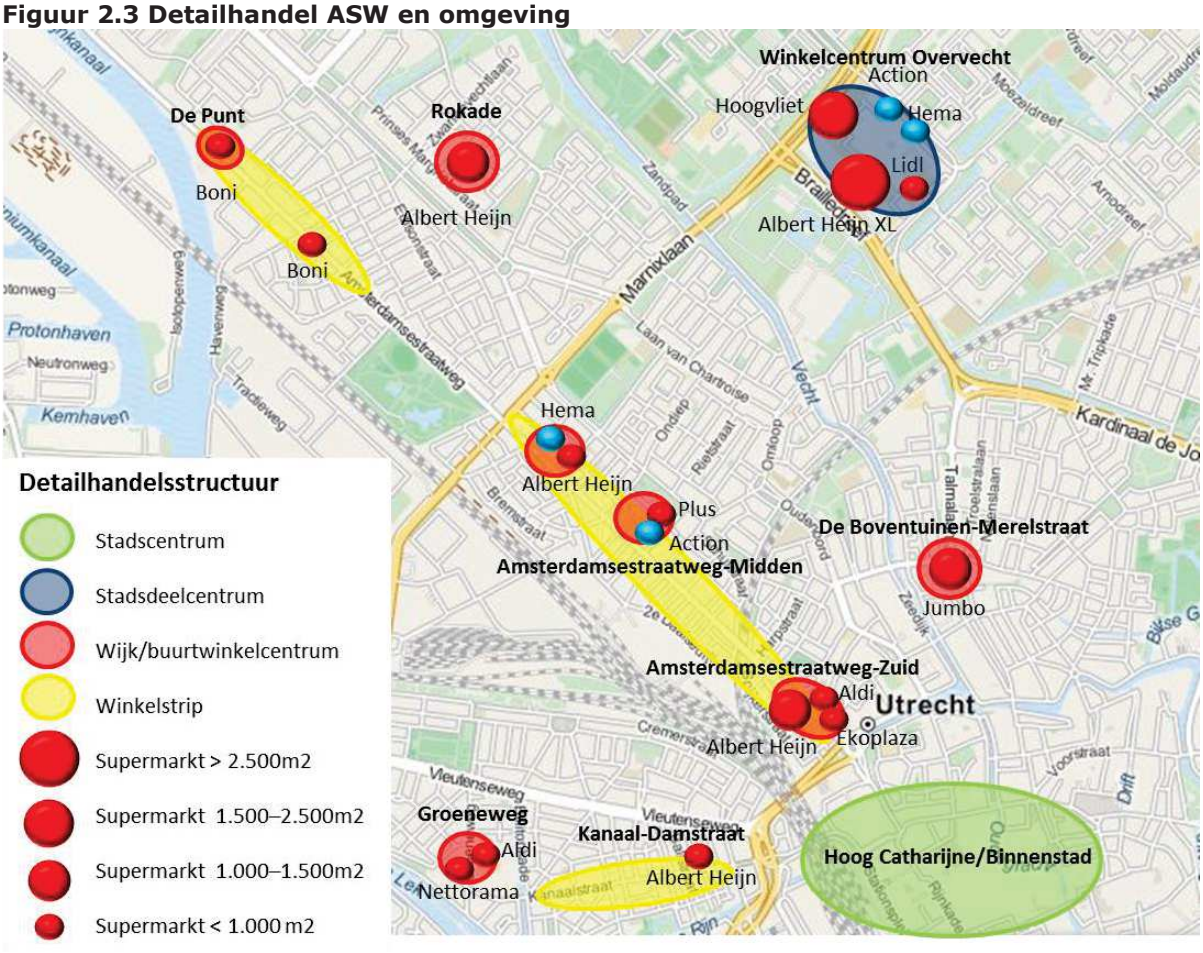
Als we kijken naar de inkomensontwikkeling over de afgelopen drie jaar, dan zien we dat de inkomens in de buurten Pijlsweerd-Noord, Nijenoord e.o. en Egelantierstraat e.o. relatief het meest zijn toegenomen (ca. 10%). In Pijlsweerd-Zuid is het gemiddeld inkomen afgenomen, terwijl in de Tweede Daalsebuurt e.o., Ondiep en Julianapark e.o. de inkomens nauwelijks zijn gewijzigd.

Verder valt op dat het gemiddelde huishouden in de direct aan de ASW grenzende buurten Pijlsweerd-Zuid, Tweede Daalsebuurt, Egelantierstraat en Julianapark met gemiddeld 1,5 à 1,6 persoon per huishouden fors lager is dan de overige de gemiddelde huishoudgrootte in de overige wijken en het Utrechts gemiddelde (1,9).

2.2 Detailhandelsstructuur ASW en omgeving

De detailhandel in de ASW staat niet op zichzelf. Het aanbod in de omgeving (functie, omvang, kwaliteit) beïnvloedt de detailhandelsstructuur in de ASW en vice versa. In figuur 2.3 is de structuur weergegeven.

Figuur 2.3 Detailhandel ASW en omgeving



Bron: Seinpost Adviesbureau BV

Omgeving ASW

In de omgeving van de ASW heeft de detailhandel zich de laatste jaren versterkt en zijn er plannen voor modernisering en uitbreiding van het aanbod. Hieronder gaan we in op de functie en kenmerken van de detailhandel.

- Winkelcentrum Overvecht: op ongeveer 2 kilometer afstand van de ASW ligt Stadsdeelcentrum Overvecht, met 25.000 m² wvo het grootste stadsdeelcentrum van Utrecht[3]. Er zijn plannen om het winkelcentrum de komende jaren uit te breiden en te moderniseren[4], maar voorlopig zijn deze plannen 'on hold' gezet. Het stadsdeelcentrum is goed bereikbaar en beschikt over gratis parkeerplaatsen (een duidelijk voordeel t.o.v. boodschappengebieden met betaald parkeren[5]). Overvecht beschikt over drie supermarkten in elkaar aanvullende marktsegmenten: een ruime Hoogvliet (voordelige supermarkt van 1.500 m² wvo), een Albert Heijn XL (zeer ruime full-service supermarkt van 3.200 m² wvo) en een Lidl (discountsupermarkt waarvan het marktaandeel in snel tempo groeit). De supermarktformules in Overvecht worden goed gewaardeerd door de consument[6]. De supermarkten zijn complementair aan het aanbod in de omgeving, inclusief de ASW. Ook de niet-dagelijkse sector is zeer sterk met trekkers als Action, HEMA, H&M, C&A en een omvangrijk pakket aan modewinkels. Het winkelcentrum biedt de consument een compleet niet-dagelijks aanbod. Na de modernisering en uitbreiding neemt de trekkracht op inwoners

[3] Met 7.200 m² wvo dagelijks, 16.600 m² wvo niet-dagelijks en 1.200 m² leegstand

[4] Bron: Ontwikkelingskader detailhandel, gemeente Utrecht 2012

[5] Bron: Fun of functie, Rabobank 2013

[6] Bron: GfK Kerstrapport 2013

van Noordwest ongetwijfeld verder toe. Grote stadsdeelcentra sluiten aan op het veranderende consumentengedrag (omvang, keuze, kwaliteit, gemak).

- Rokade: Buurwinkelcentrum Rokade aan de Doornburglaan is met 2.500 m² wvo compact opgezet en bestaat uit een Albert-Heijn (met een moderne omvang van 1.200 m² wvo), een palet aan speciaalzaken (bakker, slager, slijter en drogist) en een Blokker, Zeeman en Readshop. Hiermee heeft het centrum een volwaardige boodschappenfunctie voor inwoners uit de omliggende buurten. Het centrum is goed bereikbaar en biedt goede parkeermogelijkheden.
- De Punt e.o.: Opvallend is dat op korte afstand tweemaal een Boni-supermarkt is gevestigd. Beide supermarkten zijn relatief klein (beide nog geen 800 m² wvo). Rondom de Boni-supermarkt De Punt zijn enkele speciaalzaken gevestigd. Verder bestaat dit gebied uit een langgerekte strip van winkels, horeca en diensten. De Boni is een voordelige servicesupermarkt welke door consumenten goed wordt gewaardeerd (GfK Kerstrapport). De supermarktformule sluit aan op de relatief lage inkomens in de omgeving.
- De Boventuinen-Merelstraat: in Noordoost ligt De Boventuinen – Merelstraat, een buurtwinkelcentrum van 2.600² wvo. Het aanbod bestaat uit een moderne Jumbo-supermarkt (ruim 1.300 m² wvo), een Kruidvat, Mitra en bakker. Verder zijn er nog een matrassenzaak en fietsenwinkel gevestigd.
- Kanaalstraat-Damstraat: aan de Damstraat is een kleine Albert Heijn-supermarkt (minder dan 400 m² wvo) gevestigd. Deze AH-supermarkt heeft plannen om uit te breiden. Aan de Kanaalstraat zijn hoofdzakelijk etnische ondernemers in de dagelijkse sector (slager, bakker, vis, groente) en niet-dagelijkse winkels (waaronder een aantal modewinkels), horeca en diensten gevestigd.
- Groeneweg: het buurtcentrum met circa 1.800 m² wvo ligt op enige afstand en heeft niet zo'n grote impact op het functioneren van de ASW. In dit centrum zijn een discounter (Aldi) en prijsvoordelige supermarkt (Nettorama) gevestigd. Beide supermarkten zijn relatief klein. De supermarkten Groeneweg worden uitgebreid.
- Hoog Catharijne e.o.: dit grootste planmatige winkelcentrum van Nederland wordt uitgebreid en gemoderniseerd (CU2020). Het winkelcentrum heeft een (ver) bovenregionale trekkracht. De aansluiting met de binnenstad wordt verbeterd.

2.3 Branchering Amsterdamsestraatweg

Indeling naar koopmotieven

Om de detailhandel te typeren zijn koopmotieven een leidraad.

- Dagelijkse aankopen: bestedingen bij supermarkten, verswinkels en drogisterijen. Nabijheid en kwaliteit van de supermarkt (omvang, aanbod, service) zijn belangrijk. Supermarkten zijn de trekkers in dagelijkse winkelgebieden. Gemak en efficiënt boodschappen doen, het liefst alles bij elkaar zodat in één keer de boodschappen kunnen worden gedaan. Bereikbaarheid en parkeren zijn van belang. Andere winkels kunnen profiteren van de passantenstromen die een supermarkt trekt. De kans op combinatiebezoek is het hoogst als de afstand tot de supermarkt niet meer is dan 50 meter. Consumenten wisselen steeds vaker tussen supermarktformules o.b.v. lage prijzen en aanbiedingen. Etnische ondernemers in de dagelijkse sector bedienen een eigen doelgroep met vooral verse producten van buitenlandse komaf.
- Doelgericht kopen: Bij doelgerichte aankopen heeft de consument zich vooraf georiënteerd op de aanschaf van een product. Doelgerichte aankopen vinden plaats in bijv. woonwinkels, bouwmarkten en speciaalzaken. In de ASW zijn (van oudsher) een aantal speciaalzaken gevestigd met vaak een (boven)regionaal verzorgingsgebied (zie verderop). Bereikbaarheid en parkeren voor de deur is van belang. Internet is een geduchte concurrent, omdat de klant vaak al weet wat hij of zij wil kopen en op internet het aanbod het grootst is en de prijs het laagst. Speciaalzaken kunnen vooral concurreren op service. Dat kan 'm zitten in keuze, advies, reparatie of gewoon een goede klantrelatie.

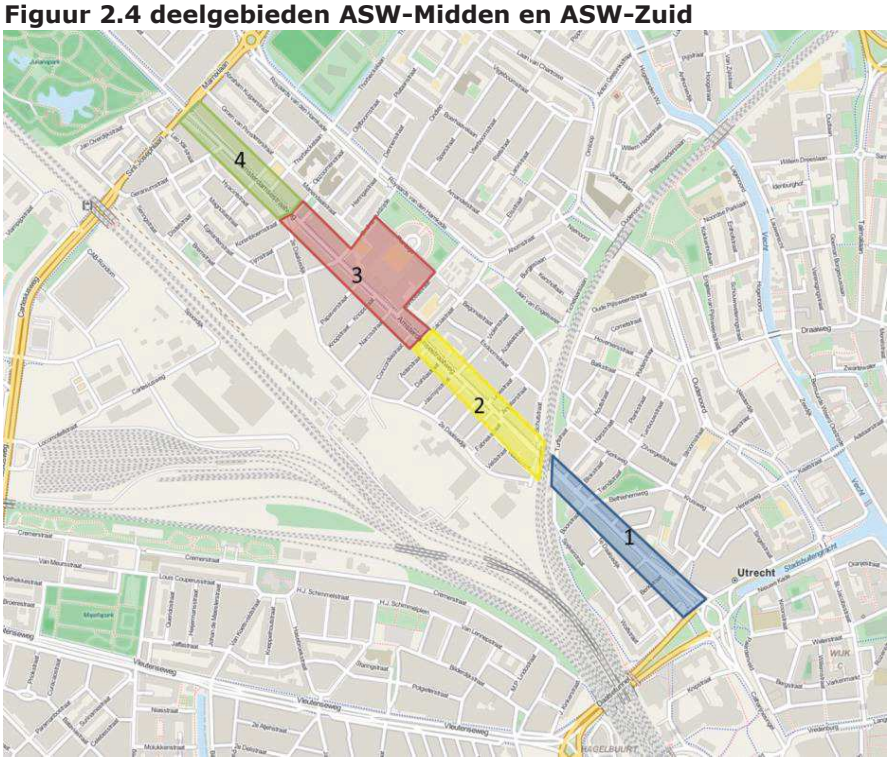
– Winkelen: Bij het winkelen zijn een ruim aanbod, horecamogelijkheden, sfeer en beleving belangrijk. Met name de grotere (historische) binnensteden en themacentra als factory outlet lenen zich hiervoor. Afstand is steeds minder een probleem. Kleine en kleurloze centra in middelgrote steden hebben het steeds moeilijker.

De detailhandel in de ASW heeft vooral een functie voor de dagelijkse en doelgerichte aankopen. De verblijfsduur is kort. Bereikbaarheid en parkeren (auto, fiets) zijn dan belangrijke randvoorwaarden, 'snel en makkelijk de inkopen doen'. De ASW is met twee rijstroken voor auto's en fietsers, langszij parkeren in de hele straat en laad en loshavens hierop (voor zover mogelijk) ingericht.

Indeling ASW in 4 clusters

De ASW-Midden en ASW-Zuid zijn samen ca. 1,6 kilometer lang. Vanuit de optiek van de consument is de ASW niet één geheel. De straat bestaat uit verschillende deelgebieden met ieder eigen karakteristieken. Het heeft dan ook weinig zin om een analyse van de hele straat te maken. Wij kiezen ervoor de ASW in te delen in vier zones zoals in figuur 2.4 is te zien. Deelgebied 1 betreft de ASW-Zuid, de deelgebieden 2 t/m 4 betreffen de ASW-Midden.

Figuur 2.4 deelgebieden ASW-Midden en ASW-Zuid



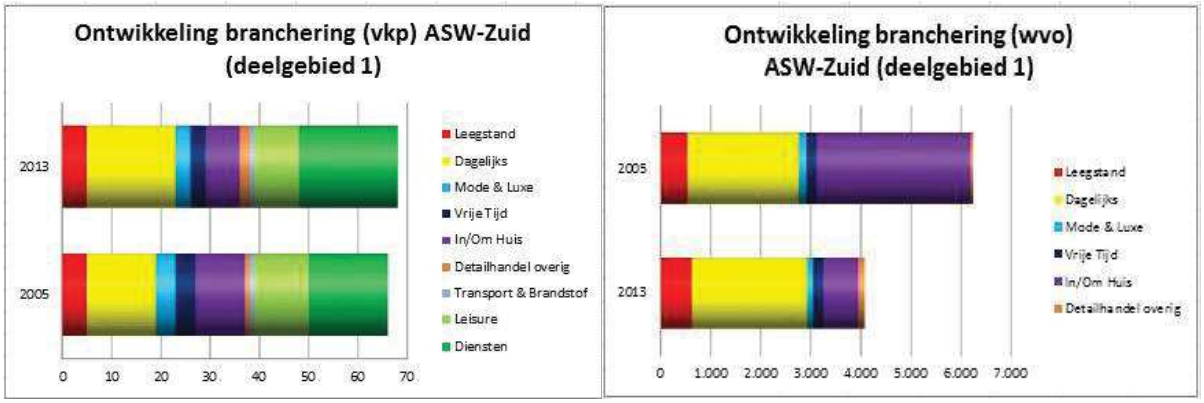
Bron: Seinpost Adviesbureau BV

Deelgebied 1; supermarkten en mengelmoes bedrijvigheid

De kop van de ASW vanaf Paardenveld (Daalsetunnel/Weerdsingel) heeft weinig 'smoel' voor een winkelgebied. De bezoeker ervaart geen winkelgebied als hij of zij de straat ingaat. Ter hoogte van de AH zijn drie supermarkten bij elkaar gevestigd; AH (ruim 1.100 m² wvo), discounter Aldi (600 m² wvo) en de biologische supermarkt Ekoplaza. In het grote pand waar woningzaak Broekman was gevestigd (ca. 2.000 m² wvo) is een sportschool gekomen. In de omgeving zijn o.a. drogist (Etos), bakker, viswinkel, toko en delicatessenzaak gevestigd. In de niet-dagelijkse sector zijn enkele speciaalzaken gevestigd. Het winkelaanbod gaat richting het spoorviaduct al snel over in horeca en diensten van wisselende kwaliteit. Ongeveer de helft van het aanbod is te typeren als etnisch ondernemerschap. Hiermee bedoelen we dat uitstraling, exploitatie en assortiment een

exotische sfeer creëren. Toch heeft de ASW-Zuid geen eenduidig etnisch beeld (geen China Town), maar is het meer een bonte verzameling van verschillende typen bedrijvigheid. Kleinschalig verkaveld vastgoed wordt afgewisseld met enkele nieuwbouwprojecten. Ongeveer de helft van de panden is met detailhandel ingevuld. Ongeveer 7,0% van het winkeloppervlak staat leeg[7]. De winkelleegstand in Utrechtse binnenstedelijke winkelstraten is gemiddeld circa 4,9% (in wvo)[8].

Figuur 2.5 Branchering deelgebied 1



Bron: Locatus, bewerking Seinpost Adviesbureau BV

Figuur 2.6 Impressie deelgebied 1



Deelgebied 2; etnisch ondernemerschap, persoonlijke diensten en horeca

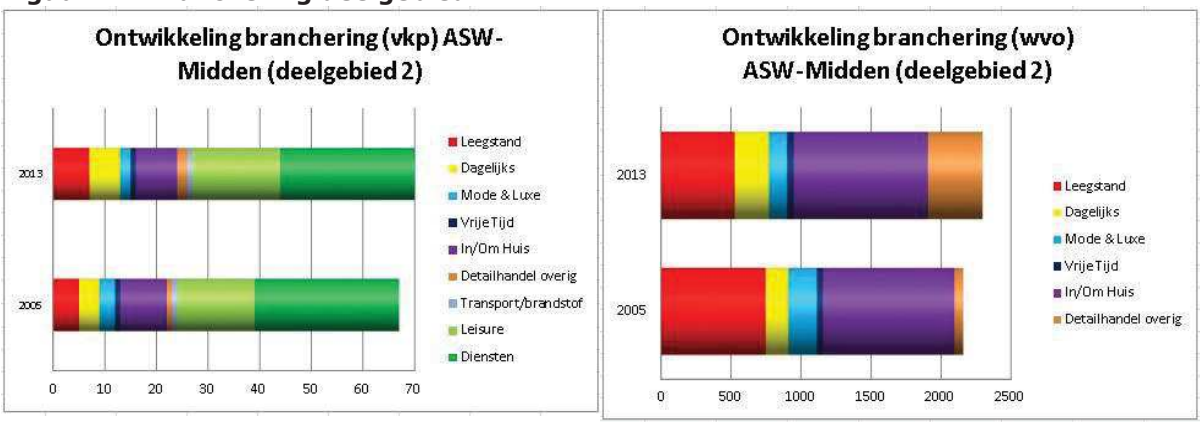
De ASW tussen het spoorwegviaduct en de kruising Acaciastraat en Asterstraat is een aaneenschakeling van kleinschalig vastgoed (de gemiddelde pandomvang van de detailhandelsfuncties is circa 30 m² wvo) in zeer uiteenlopende branches. Het meeste aanbod is te typeren als etnische persoonlijke dienstverlening (kappers, schoonheidssalons, financiële dienstverlening, etc.). Verder is hier vooral veel etnische horeca (grillroom, fastfood) gevestigd van soms een bedenkelijk niveau. Ongeveer een derde van het aantal panden is ingevuld met winkels. De grotere winkels zijn een meubelzaak en partijgoedhandel Big Bazar. De uitstraling van de panden is over het algemeen (zeer) laagwaardig. Van het winkelbestand staat zo'n 16,5% m² wvo leeg[9]. De leegstand is afgenomen doordat Big Bazar een pand van 300 m² wvo heeft betrokken.

[7] Bron: Locatus. Dit betreft de winkelleegstand. De totale leegstand ligt hoger. Het aandeel leegstand van niet-detailhandel (horeca en consumentgerichte dienstverlening) is niet meegenomen in deze berekening.

[8] Bron: Locatus verkooppuntverkenner, april, 2014.

[9] Bron: Locatus. Dit betreft de winkelleegstand. De totale leegstand ligt hoger. Het aandeel leegstand van niet-detailhandel (horeca en consumentgerichte dienstverlening) is niet meegenomen in deze berekening.

Figuur 2.7 Branchering deelgebied 2



Bron: Locatus, bewerking Seinpost Adviesbureau BV

Figuur 2.8 Impressie deelgebied 2



Deelgebied 3: hart van de wijk, boodschappen doen en verblijven

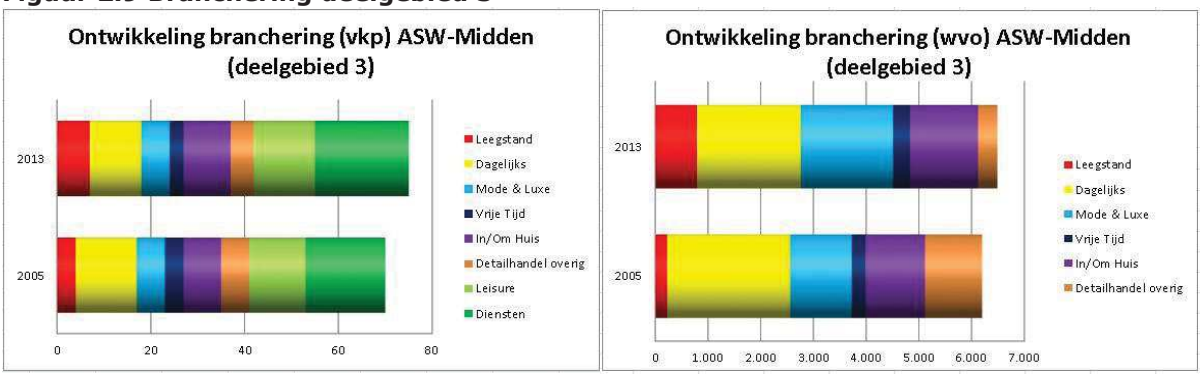
Het gebied bestaat uit de winkels rondom de Plantage en de kruising van Beuningenplein en Korenbloemstraat. De Plantage is een vrij recent ontwikkeld gebied voor de dagelijkse en frequente boodschappen. De Plantage heeft een 'stenige uitstraling' waarbij opvalt dat de winkelwanden naar binnen zijn gekeerd. Aan het plein zijn drie historische panden gevestigd waarvan één met een grandcafé één met wijkbureau Noordwest en één met Stichting Halt Regio Utrecht. Het aantal parkeerplaatsen is aan de krappe kant[10]. De parkeerplaatsen op het plein zijn voor bewoners en bezoekers. Action is in dit gebied een sterke trekker. Het winkelaanbod bestaat verder uit een PLUS-supermarkt, Zeeman en Trekpleister. Naast winkels zijn er op de Plantage ook een ijssalon, bibliotheek, restaurant en postkantoor gevestigd. Tevens is er een weekmarkt. Vlakbij de Plantage is een nieuwbouwplint gerealiseerd. Hier is o.a. Mitra en een bloemenzaak gevestigd. Enkele grotere winkels in de ASW zijn een muziekinstrumentenzaak, een 2ehandswinkel, twee woonwinkels, twee fietsenwinkels (inmiddels één te huur), Wibra, Blokker, Nedgame en Oriëntaalse supermarkt. Het geheel heeft een wisselende kwaliteit met een mix van grote en kleine panden. Bagel & Beans is een goed voorbeeld van een goede invulling van een hoekpand. De beleving van het gebied is (voelt) als een 'huiskamer'.

De omvang van het winkelbestand is 6.500 m² wvo en wordt gedomineerd door de dagelijkse sector (PLUS, Oriëntaalse supermarkt en Trekpleister) en mode en luxe (Blokker, Wibra, Action en Zeeman). In aantal verkooppunten springen vooral horeca en diensten eruit. Deze functies zijn echter in kleinere panden gevestigd. De uitstraling van de panden aan de ASW is zeer divers. De winkelleegstand in dit gebied is 8,4%[11].

[10] Op basis van eigen waarneming Seinpost op meerdere peilmomenten.

[11] Bron: Locatus. Dit betreft de winkelleegstand. De totale leegstand ligt hoger. Het aandeel leegstand van niet-detailhandel (horeca en consumentgerichte dienstverlening) is niet meegenomen in deze berekening.

Figuur 2.9 Branchering deelgebied 3



Bron: Locatus, bewerking Seinpost Adviesbureau BV

Figuur 2.10 Impressie deelgebied 3

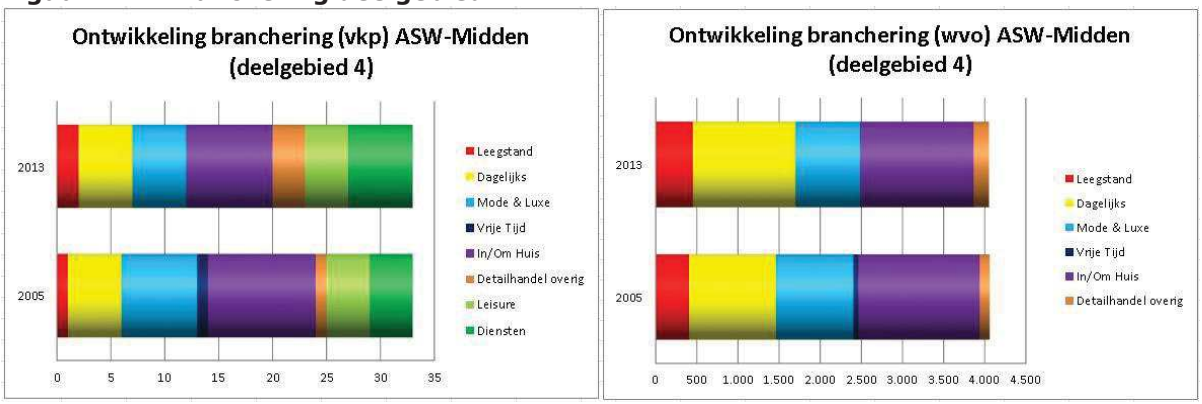


Deelgebied 4: mix wonen, winkels en diensten

De winkels en voorzieningen in het gebied Van Beuningenplein - Korenbloemstraat tot Marnixlaan wordt onderbroken door woningen en pleinen. Ter hoogte van de Rabobank-locatie is een beperkte winkelconcentratie van een kleine AH en HEMA. Verderop zijn Kruidvat en Wibra gevestigd. Het verzorgingsgebied voor dagelijkse winkels is klein (± 3.000 inw.) met de Plantage en Rokade in de omgeving. In vierkante meters domineert de branche In/Om Huis met een ijzerwarenwinkel, twee woonwinkels en twee fietsenwinkels. De winkelomvang is 4.000 m² wvo gebleven. De leegstand is 7,4% in 2013[12]. Het aantal dagelijkse meters is iets toegenomen.

[12] Bron: Locatus. Dit betreft de winkelleegstand. De totale leegstand ligt hoger. Het aandeel leegstand van niet-detailhandel (horeca en consumentgerichte dienstverlening) is niet meegenomen in deze berekening.

Figuur 2.11 Branchering deelgebied 4



Bron: Locatus, bewerking Seinpost Adviesbureau BV

Figuur 2.12 Impressie deelgebied 4



2.4 Koopstromen ASW

Consumentenbestedingen: afname ASW-Midden, toename ASW-Zuid.

- Uit tabel 2.2 blijkt dat de kooporiëntatie – het percentage van de totale bestedingen dat terecht komt in een winkelgebied – van consumenten uit Noordwest in de periode 2004 – 2011 in de ASW-Midden aanzienlijk is afgenomen. Ging in 2004 nog 30% van de consumentenbestedingen in de dagelijkse sector van inwoners uit Noordwest naar ASW-Midden, in 2011 is dat gedaald tot 12%. In de niet-dagelijkse sector zagen we eenzelfde tendens; een afname van 11% naar 3% in ASW-Midden. In ASW-Zuid was juist sprake van een toename.
- In de dagelijkse sector is de positie van Overvecht en ASW-Noord (Zuilen, Rokade, De Punt) verbeterd; deze gebieden hebben het marktaandeel in Noordwest vergroot. Consumenten uit Noordwest geven daarnaast geld uit bij dagelijkse winkels in winkelcentrum De Boventuinen en Stadsdeelcentrum Kanaleneiland.
- In de niet-dagelijkse sector blijven de binnenstad en Overvecht de belangrijkste bestemmingen van consumenten uit Noordwest.

Tabel 2.1 kooporiëntatie inwoners uit Noordwest 2004 en 2011					
Dagelijks	**2004**	**2011**	**Niet-dagelijks**	**2004**	**2011**
ASW-Noord[13]	26%	29%	Winkelcentrum Overvecht	16%	15%
Winkelcentrum Overvecht	18%	20%	Binnenstad Utrecht	38%	30%
ASW-Midden/De Plantage	30%	12%	ASW-Noord	7%	10%
			ASW-Midden/De Plantage	11%	3%
ASW-Zuid	1%	7%	ASW-Zuid	0%	1%

Bron: Winkelatlas gemeente Utrecht 2011, I&O Research, 2012

Herkomst omzet ASW: vooral Noordwest

- Uit tabel 2.2 blijkt dat in de ASW-Midden 82% van de omzet in de dagelijkse sector uit Noordwest komt. In de dagelijkse sector is nabijheid het belangrijkste motief. In de niet-dagelijkse sector komt 60% van de omzet uit Noordwest.
- In ASW-Zuid komt 60% van de omzet in de dagelijkse sector uit Noordwest, 21% uit West en 10% uit de binnenstad. In de niet-dagelijkse sector komt het grootste deel van buiten Noordwest waarvan 15% van buiten de regio Utrecht.

Tabel 2.2 Omzetherkomst ASW 2011 (in %)	
Dagelijks	**Belangrijkste herkomstgebieden**
ASW-Midden/De Plantage	Noordwest (82%), West (7%)
ASW-Zuid	Noordwest (60%), West (21%), Binnenstad (10%)
Niet dagelijks	**Belangrijkste herkomstgebieden**
ASW-Midden/De Plantage	Noordwest (60%), Zuidwest (8%), Ring Utrecht (7%)
ASW-Zuid	Noordwest (30%), Overig NL (15%), Ring Utrecht (14%)

Bron: Winkelatlas gemeente Utrecht 2011, I&O Research, 2012.

Uit onderstaande tabel blijkt dat het grootste deel van de bezoekers voor dagelijkse artikelen te voet en per fiets komen.

Tabel 2.3 Vervoerswijze winkelgebieden voor dagelijkse artikelen		
Vervoerswijze	**ASW-Midden (incl. WC De Plantage)**	**ASW-Zuid**
Te voet	57%	47%
Fiets	32%	46%
Auto	8%	7%
Anders	3%	-

Bron: Winkelatlas gemeente Utrecht 2011, I&O Research, 2012

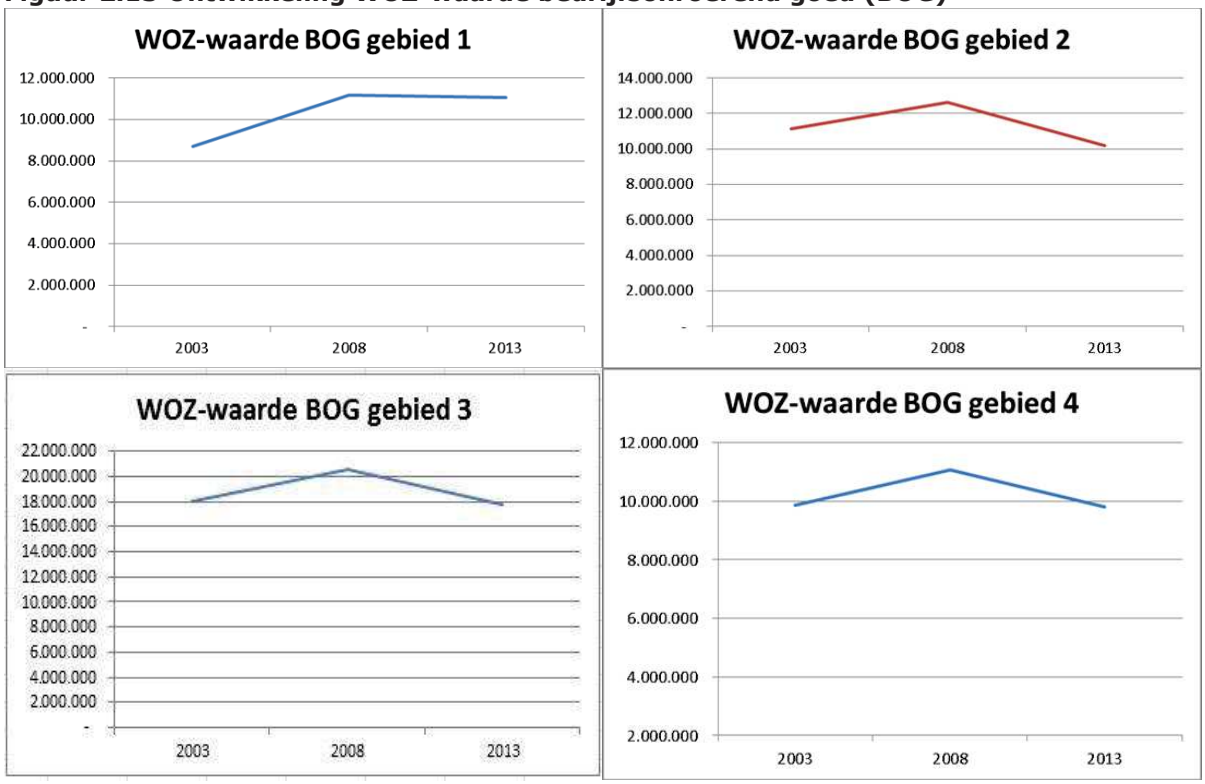
Bezoekers die komen voor doelgerichte aankopen (w.o. branches wonen, doe-het-zelf, bruin- en witgoed) komen in de meeste gevallen met de auto.

[13] Amsterdamsestraatweg-Noord bestaat in de Winkelatlas van de gemeente uit Rokade, De Punt en Zuilen

2.5 Waardeontwikkeling vastgoed

De waardeontwikkeling van het commercieel vastgoed is een indicator voor de economische ontwikkeling. Per deelgebied zijn in onderstaande tabellen de totalen aan WOZ-waardes weergegeven.

Figuur 2.13 Ontwikkeling WOZ-waarde bedrijfsonroerend goed (BOG)



Bron: gemeente Utrecht, bewerking Seinpost Adviesbureau BV

In het algemeen is de daling van de WOZ-waarden vanaf 2008 te verklaren door de economische crisis. In de periode 2003-2008 was er sprake van hoogconjunctuur. Daarnaast geeft de aanbodanalyse enkele mogelijke verklaringen:

- In deelgebied één en twee is het aantal vastgoedobjecten met respectievelijk 5 en 6 toegenomen. In deelgebied drie en vier is het aantal vastgoedobjecten in beide gebieden met 1 toegenomen.
- Deelgebied één is het enige gebied waar de WOZ-waarde vanaf 2008 op peil is gebleven. In dit deel heeft de supermarktsector zich in deze periode versterkt.
- Vanaf 2008 is de waarde in deelgebied twee relatief het meest afgenomen. Uit de analyse blijkt dat de winkels relatief kleinschalig zijn en de uitstraling laagwaardig is.
- In deelgebied drie en vier is de WOZ-waarde relatief evenveel afgenomen. Opvallend is de waardedaling omdat de Plantage als recent ontwikkeld nieuwbouwplan deel uitmaakt van gebied drie.

2.6 Samenvatting relevante onderzoeken

In deze paragraaf volgt een korte uiteenzetting van relevante onderzoeken over de ASW en maatregelen die van invloed zijn op de ontwikkeling van de ASW.

Actieplan Luchtkwaliteit (ALU) en Gezonde Lucht voor Utrecht
Het ALU[14] en het rapport 'Gezonde Lucht voor Utrecht' gaan over de uitvoering van een aantal luchtkwaliteitsmaatregelen in de directe omgeving van de ASW (tussen de Weerdsingel en de Oudenoord) met als doelstellingen: schone lucht een bereikbare stad en een duurzame groei[15]. De exacte verkeersmaatregelen zijn op peildatum juni 2014 nog niet duidelijk. Er worden verschillende mogelijkheden onderzocht. De maatregelen hebben vooral invloed op de bereikbaarheid van de ASW per auto en daarmee ook effect op het winkelaanbod (wonen, bruin- en witgoed, doe-het-zelf, auto en fiets) omdat bezoekers aan deze winkels in de meeste gevallen met de auto komen.

Marktverkenning winkelgebied ASW
Uit een recente marktverkenning voor de ASW[16] zijn – voor zover in dit hoofdstuk nog niet genoemd – een aantal interessante bevindingen te noemen:

- Action, Albert Heijn en Plus zijn de belangrijkste winkeltrekkers. Action speelt een belangrijke rol in het aantrekken van bezoekers uit de regio.
- Bij een bezoek aan de ASW bezoeken consumenten een gering aantal winkels: het gaat om korte, maar frequente bezoeken.
- De waardering voor de ASW is niet hoog, met name regiobezoekers en hoger opgeleiden zijn minder te spreken over de ASW.
- De winkels zijn goed bereikbaar, maar het parkeren is een probleem.
- Mogelijke verbeteringen zijn: meer sfeer via terrasjes, minder verkeer in de straat, veiligheid verbeteren, meer kleding- en schoenenwinkels, meer variatie in het winkelaanbod, betaald parkeren opheffen en het gebied kindvriendelijker maken.
- De ASW scoort het best op prijs, maar is daarmee niet concurrerend met andere winkelgebieden.
- De ASW scoort slechter op toegankelijkheid en aanbod dan andere winkelgebieden. Verbetering van sfeer en aanbod heeft invloed op de waardering.

[14] Bron: Economische effecten ALU ASW in concept, DHV augustus 2010

[15] Bron: Gezonde lucht voor Utrecht, Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015, februari 2013.

[16] Bron: Slimmer werken aan Toekomstvisie, HIGHvalue juli 2012

3 Visie

3.1 Ambitie en uitgangspunten

Om verdere leegstand en verpaupering te voorkomen zijn investeringen in het vastgoed noodzakelijk. Dalende huurprijzen leiden doorgaans tot een afname van investeringen in het vastgoed waardoor het huurprijsniveau nog verder afneemt. Om deze vicieuze cirkel te doorbreken is een nieuw perspectief nodig op basis waarvan overheid en private partijen plannen kunnen opstellen. Ontwikkelingen in de retailmarkt en de omgeving van de ASW bepalen mede het perspectief voor de ASW.

Overwegingen
Voordat we ingaan op de branchevisie, zetten we een aantal overwegingen uiteen:

- De stedelijke consument heeft weinig tijd en wil vooral efficiënt en gemakkelijk aankopen doen. Voor winkels en winkelgebieden geldt dat omvang (voldoende keuze) in een compact opgezet en goed (per fiets en lopend) toegankelijk winkelgebied belangrijk is om de consument te binden.
- Voor dagelijkse aankopen blijft nabijheid de belangrijkste factor. De dagelijkse sector is (vooralsnog) relatief ongevoelig voor internetverkopen en conjuncturele ontwikkelingen.
- Supermarkten zijn in boodschappencentra de publiekstrekkers. De ondergrens voor een moderne stadssupermarkt is al snel ± 1.000 (discounter) tot ± 1.250 m² wvo. Kleinere supermarkten trekken aanzienlijk minder klanten dan grotere. Supermarkten zorgen voor passantenstromen en ook op doordeweekse dagen voor levendigheid. Hiermee bieden ze een basis voor bijv. een volwaardige HEMA, drogisterijen, modewinkels, etc. Andere winkels profiteren van het combinatiebezoek. De kwaliteit van supermarkten (omvang, aanbod, parkeren) bepaalt de trekkracht.
- Grote, goed bereikbare boodschappencentra (als Overvecht) verdringen kleinere buurtcentra. In de omgeving van de ASW zijn Rokade en De Boventuinen gemoderniseerd en zijn er plannen om Groeneweg en Overvecht uit te breiden[17]. Deze ontwikkelingen leiden ongetwijfeld tot een (verdere) afvloeiing van consumenten vanuit de buurten rondom de ASW.
- Als gevolg van het veranderende consumentengedrag (kritisch, veeleisend, mobiel), internetverkoop en afname van besteedbare inkomens (crisis, lastenverzwaringen) en de goede kwaliteit van het aanbod in de omgeving (Overvecht, binnenstad, Hoog Catharijne) is het vooruitzicht voor met name de non-foodsector in de ASW weinig rooskleurig. De (ruimtelijke) kwaliteit van winkelen in de ASW is aanzienlijk lager dan in de omliggende winkelgelgebieden. In de ASW concurreert een aanzienlijk deel van de winkels op prijs. Het onderscheidend vermogen ten opzichte van internet is dan beperkt. Op internet is het assortiment oneindig en zijn producten het goedkoopst. Voor branches als elektronica, vrije tijd en wonen geldt dat het internetkanaal een geduchte concurrent is.
- Winkelformules wijzigen hun vestigingsstrategie voor de komende jaren. Als gevolg van de recessie en de opkomst van internet als aankoopkanaal concentreren winkelketens in de niet-dagelijkse sector zich vooral op grotere verzorgingsgebieden. Waar ketens voorheen nog een behoorlijke expansiedrift hadden, gaat het nu vooral om kwaliteitsverbetering van bestaande grote vestigingen en het op termijn mogelijk sluiten van kleinere. Het marktgebied van de winkelketens in de ASW beperkt zich vooral tot omliggende buurten, waardoor de positie van winkelformules kwetsbaar is.
- De consument vindt vermaak, beleving (of betekenis) en gemak van belang bij recreatief bezoek (mode, vrije tijd, horeca). In de ASW domineert het verkeer (doorgangsstraat), zijn er weinig karakteristieke (historische) panden en is het daghoreca-aanbod beperkt. Hierdoor is het winkelklimaat (entourage, sfeer en beleving) in de ASW gering.

[17] Uitbreidingsplannen Overvecht zijn voorlopig 'on hold' gezet.

- De ASW behoort – met uitzondering van de ASW-Zuid – al jaren tot de winkelgebieden die marktaandeel verliezen. Dit betekent dat steeds minder bestedingen uit Noordwest en elders terechtkomen in de ASW. Ook door de economische situatie, internet en de vernieuwing van concurrerende winkelgebieden, zal de vraag naar winkelmeters in de ASW verder afnemen. Dit zal leiden tot nog meer leegstand in de ASW. Deze is nu al bovengemiddeld.

Perspectief voor binnensteden, de grotere boodschappencentra en ruime supermarkten

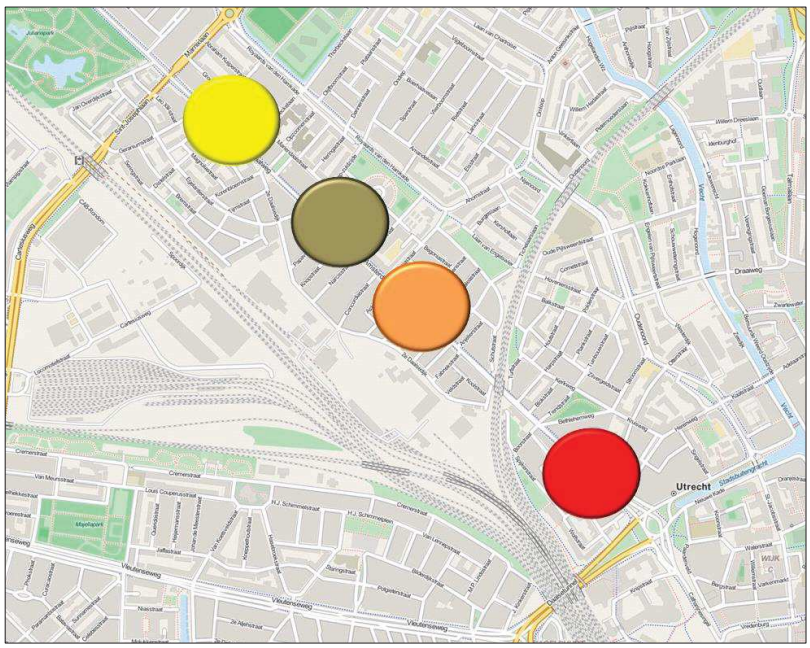


Weinig perspectief voor kleurloze en kleinschalige winkelgebieden



Opgave en uitgangspunten

- De belangrijkste doelgroepen in de ASW zijn inwoners uit omliggende buurten, Utrechters met een multiculturele achtergrond die op het specifieke aanbod afkomen en passerend (vooral fiets)verkeer dat via de ASW vanuit Noordwest (of verder) naar de binnenstad/Utrecht Centraal.
- De ASW is te lang en te divers om als één geheel te worden gezien. In de visie houden we rekening met de diversiteit en karakteristieken van de deellocaties. Beter kan worden gesproken over een 'kralensnoer' dat bestaat aan **vier herkenbare deelmilieus**/profielen.



- Deze deelmilieus zijn sterk genoeg om zelfstandig te kunnen functioneren, maar worden onderling verbonden door de **unieke kwaliteiten** – het DNA – van de ASW. De ASW staat vooral bekend om haar verscheidenheid in aanbod én ondernemerschap, uitstekende bereikbaarheid en goede betaalbaarheid. Dit zijn de kernwaarden van de straat.



- Er zijn kansen voor 4 herkenbare deelmilieus, maar deze worden slechts voor een deel bepaald door de detailhandel. Aan de Plantage én het eerste deel van ASW-Zuid zal de detailhandelsfunctie domineren. De overige deelmilieus/-gebieden hebben veel meer een gemengd karakter.
- Dit betekent dat de winkelfunctie niet in de gehele ASW in stand kan worden gehouden. Door **transformatie** van **kansarme winkellocaties** naar **gemengde gebieden** zal dit een **afname** van het **winkelvloeroppervlak** in de gehele ASW betekenen.
- Daarnaast vormt een belangrijk uitgangspunt het **versterken** van een beperkt aantal **kansrijke winkellocaties**, te weten de Plantage en 1e deel ASW-Zuid. De inzet voor deze locaties is het stimuleren van de totstandkoming van een levendig en compact winkelgebied. Niet alleen door winkelmeters toe te voegen, maar juist ook door het 'inruilen' van minder kansrijke winkelmeters voor kansrijkere winkelmeters.
  Versterking van de dagelijkse sector ligt hierbij voor de hand. Vergroting van de supermarkten tot een moderne maat is van belang om de concurrentiepositie te versterken. Inpassing van een supermarkt in het goedkopere prijssegment is gewenst omdat deze aansluit bij de wens van de consument.
- Daarnaast zijn er kansen om het etnisch ondernemerschap te versterken. In tegenstelling tot veel autochtone jongeren kiezen allochtone jongeren relatief vaak voor het beginnen van een eigen zaak. Ook hier lijkt met name de dagelijkse sector kansrijk. Inpassing van een etnische trekker (bv. een supermarkt) in het deelgebied tussen de Anjelierstraat-Acaciastraat verdient om meerdere redenen de voorkeur. Belangrijkste is dat er door een dergelijke toevoeging een unieke kans ontstaat om dit gebied van een nieuw passend perspectief te voorzien.
  Daaromheen moet ruimte ontstaan voor kwalitatief goede (etnische) ondernemers, die zowel in de detailhandel als dienstverlening actief zijn. Zonder een etnische trekker, zal dit gebied verder wegglijden.
- Voor de (overige) deelgebieden met een transformatieopgave bestaan diverse kansrijke aankopingspunten voor nieuwe functies:
  - Door de opkomst van nieuwe technologie die het consumentengedrag veranderen zijn er kansen voor experimenten met functies als distributie- en afhaalpunten, webwinkels die op zoek zijn naar fysieke winkelruimte, etc.
  - In Utrecht is een grote vraag naar binnenstedelijke woonruimte voor met name één en tweepersoonshuishoudens (studenten, jonge werkenden). Op een aantal locaties is transformatie naar wonen mogelijk.
  - Hiermee neemt ook de vraag naar publieksgerichte diensten toe met kansen voor detaillisten (als avondwinkel, traiteur), horeca (koffiezaak, lunchroom) en ambachten/diensten (wasserette, stomerij). Dergelijke functies passen prima aan de ASW.
  - In delen van de ASW is er mogelijk ruimte voor functies als onderwijs (bijv. leerwerkbedrijf), zorg etc.
  - Mogelijk kunnen ook zzp'ers uit de wijk een (kantoor)plek krijgen in de ASW.

- Tot slot heeft de ASW een sterke buurtfunctie. De inrichting van het openbaar gebied (pleinen, voetgangersgebied) en functies gericht op de buurt (daghoreca) vereisen dan ook aandacht.

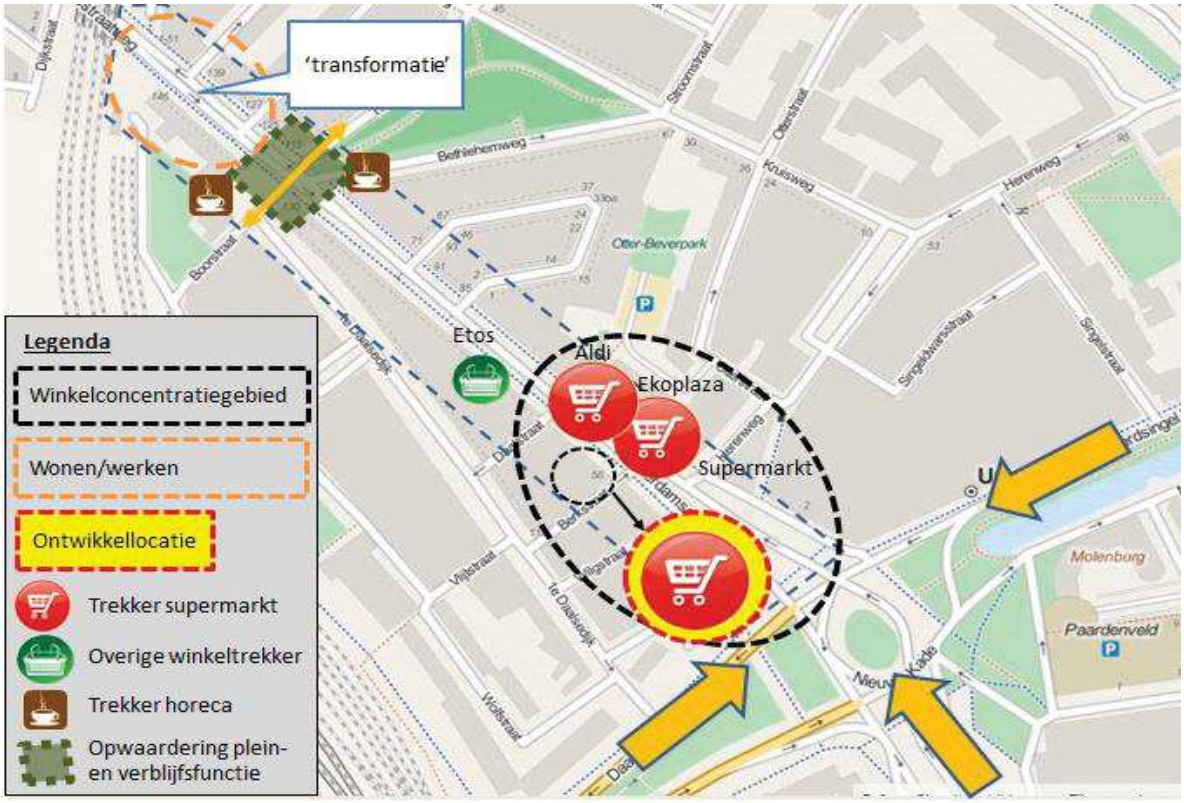
3.2 Ruimtelijk brancheplan: 4 clusters

We werken de uitgangspunten en ambities uit in een ruimtelijk brancheplan voor de vier clusters tussen Daalsetunnel/Weerdsingel en Marnixlaan, inclusief de koppen van de zijstraten. De vier gebieden hebben ieder een eigen onderscheidend profiel binnen het geheel van de ASW. Binnen de clusters streven we naar duidelijk met elkaar samenhangende voorzieningen en winkels. De clusterbenadering is geen blauwdruk waarin iedere winkel naar zijn eigen cluster moet verhuizen (en bestemmingsplannen hierop aangepast moeten worden), maar wel een richtinggevende en wervende benadering voor (nieuwe) ondernemers, ontwikkelaars en eigenaren.

DEELGEBIED 1 (ASW-Zuid): BOODSCHAPPENCENTRUM
Typering: winkelgebied

- Om het gebied te versterken is een investering in nieuwbouw noodzakelijk om de gewenste impuls te creëren. Als geïnvesteerd wordt in de kop van de ASW 'Paardenveld', levert dit een nieuwe 'smoel' op van de ASW.
- De inpassing van een ruime supermarkttrekker (ca. 2.000 m² wvo) met een verzorgingsfunctie voor consumenten uit de binnenstad (o.a. wijk C), omliggende woonbuurten (o.a. Pijlsweerd) en passerend (fiets)verkeer vergroot de trekkracht van de ASW-Zuid. Een grote supermarkt biedt meer service (aanbod, brede gangpaden, veel kassa's) dan een kleine. Een grote supermarkt trekt daardoor een grote passantenstroom (> 15.000 bezoekers per week) met o.a. consumenten die nu niet in de ASW komen. Met een ruime supermarkttrekker, een discountsupermarkt en een biologische supermarkt ontstaat een sterke mix van supermarkttrekkers in het zuidelijke deel. Andere winkels kunnen profiteren van combinatiebezoek. Bijkomend effect is dat ondermaats presterende supermarkten in de omgeving worden geprikkeld om te investeren.
- Een aanvullende sterk supermarktcentrum biedt een basis voor winkels als versspeciaalzaken, drogisterijen en een HEMA in ASW-Zuid (verplaatsers of nieuwe ondernemers), daartoe dienen winkels geclusterd te worden in een compact gebied (concentratie). Als aanvulling kunnen vrijetijdsfuncties een plek krijgen (als een sportschool die reeds is gevestigd).
- De verkeerssituatie gaat op de schop (ALU/Gezonde Lucht voor Utrecht). De ruimtelijke inpassing van een ruime supermarkt, ontsluiting en parkeersituatie zijn aandachtspunten in de uitwerking.
- Als tegenhanger van het boodschappengebied in ASW-Zuid wordt de kruising Boorstraat/Tiendstraat/Bethlehemweg opgewaardeerd als 'oase' met een buurtfunctie. Als het openbaar gebied wordt aangepakt met meer ruimte voor verblijven en voetgangers en de hoekpanden worden aangepakt ontstaat hier ruimte voor horeca met terras. De parken/groenstroken kunnen worden opgewaardeerd met (speel)voorzieningen zodat ze een meer parkachtige uitstraling krijgen. Mogelijk kan de Prorail-locatie (driehoekige groenstrook tussen spoor, Boorstraat en ASW) hierbij worden betrokken.
- De winkelfunctie vanaf de supermarkten richting het spoorwegviaduct neemt snel af. Deze locaties komen (nog meer) in aanmerking voor publieksgerichte voorzieningen.

Figuur 3.1 Ruimtelijk-economische structuur deelgebied 1



Bron: Seinpost Adviesbureau BV

Figuur 3.2 Impressie ruimtelijk-economische structuur deelgebied 1



DEELGEBIED 2 (Spoorwegviaduct-Acaciastraat): ETNISCHE SPECIALITEITENSTRAAT
Typering: gemengd gebied

Dit deel heeft nauwelijks een verzorgingsfunctie voor de omgeving (geografisch ingesloten door spoorzones). Het gebied mist een grote trekker. In het gebied bevinden zich een aantal overlastgevoelige functies. Investering in een trekker met stedelijk bereik is een voorwaarde om tot kwaliteitsverbetering en verbetering van leefbaarheid te komen.

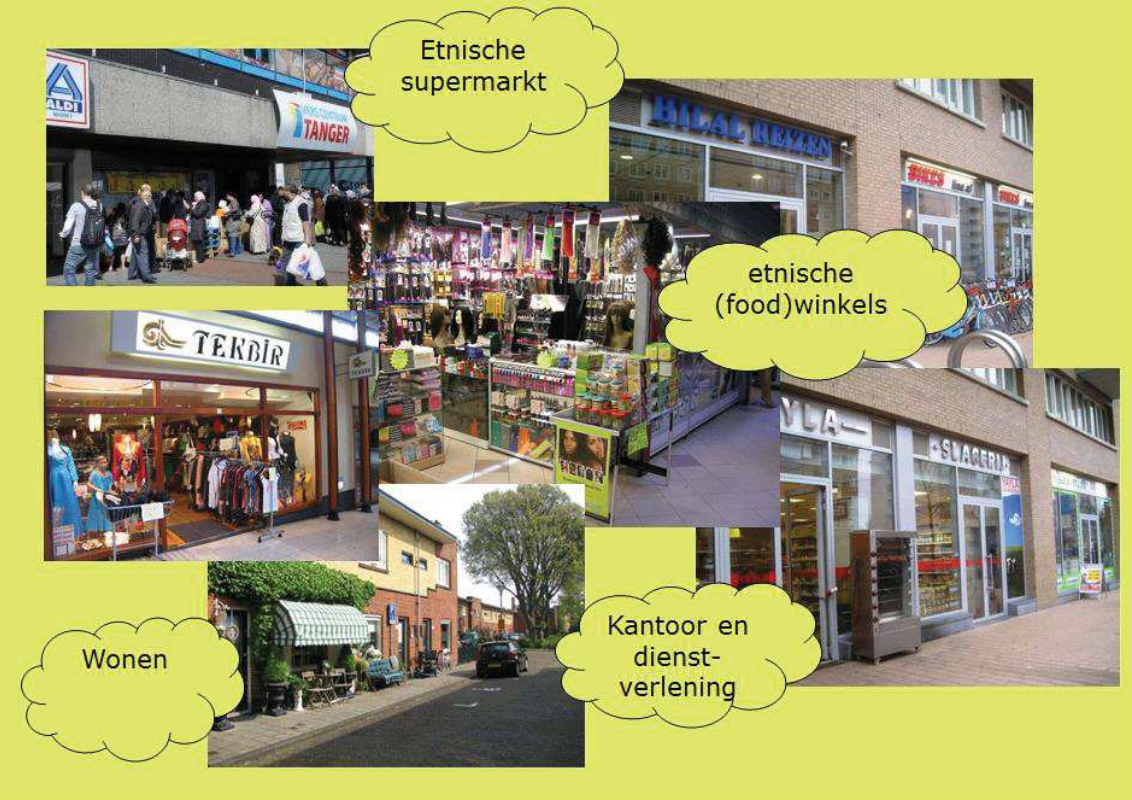
- Realisatie van een etnische trekker, zoals een landelijke winkelketen (food of nonfood), kan het gebied de noodzakelijke impuls geven. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan vestiging van dé etnische supermarkt van Utrecht in dit gebied. Door combinatie van winkelunits kan schaalvergroting worden gerealiseerd en een supermarkt van ca. 1.000 m² wvo worden gerealiseerd met een stedelijke trekkracht. Goed voorbeeld van een etnische supermarkt is Tanger supermarkten (reeds gevestigd in Almere, Amsterdam en Rotterdam). Deze formule wil uitbreiden. Andere (etnische) foodwinkels kunnen profiteren van een dergelijke trekker.
- Een kwaliteitsimpuls en betere presentatie van de reeds gevestigde foodwinkels (vers), horeca en persoonlijke dienstverlening (kapsalons nagelstudio's, schoonheidssalons, etc.) is nodig om de trekkracht voor etnische en autochtone doelgroepen te versterken.
- Zoveel mogelijk ruimte voor experimentele vormen van bedrijfsvoering (bijv. mengvormen horeca met diensten of detailhandel) mits geen overlast wordt veroorzaakt.
- De vele hoekpanden zoveel mogelijk invullen met publieksgerichte voorzieningen als winkels en horeca met een open uitstraling zodat de relatie met de zijstraten wordt verbeterd.
- In het gebied is niet op voorhand een concentratiegebied voor winkels aan te geven. Dit hangt af of en zoja waar een etnische supermarkt zich vestigt.
- Het gebied direct grenzend aan het spoorwegviaduct biedt weinig kansen voor winkels en horeca. Transformatie naar kantoor, publiekgerichte dienstverlening en wonen ligt hier het meest voor de hand.

Figuur 3.3 Ruimtelijk-economische structuur deelgebied 2



Bron: Seinpost Adviesbureau BV

Figuur 3.4 Impressie ruimtelijk-economische structuur deelgebied 2



DEELGEBIED 3 (omgeving Plantage): HUISKAMER VAN DE WIJK
Typering: winkelgebied

De Plantage is een nieuwbouwplein met economische en maatschappelijke functies. De Plantage wordt weleens 'de oase' in de ASW genoemd. De relatie tussen de Plantage en de ASW is matig en voor verbetering vatbaar. De 'stenige uitstraling' van de Plantage en de in zichzelf gekeerde winkelwanden maken dat het plein een doodse uitstraling heeft. Het gebied is kansrijk om te versterken met winkel- en vrijetijdsfuncties, zodat het meer het 'hart van de wijk' wordt:

- Vanuit de supermarktsector is er een initiatief om een discountsupermarkt op de Plantage toe te voegen. Hiermee wordt de boodschappenfunctie op de Plantage versterkt, precies wat nodig is om marktpositie in de dagelijkse sector terug te winnen. De discounter vult de reeds aanwezige servicesupermarkt (Plus) in marktsegment aan.
- De parkeersituatie Plantage is een aandachtspunt als er een supermarkt wordt bijgeplaatst. Nu al is het aantal parkeerplaatsen beperkt. Op maaiveld is er – mede door de weekmarkt – weinig ruimte om parkeerplaatsen toe te voegen. Mogelijk moeten en/of kunnen ondergronds parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het voordeel hiervan is dat het openbaar gebied kan worden opgewaardeerd, het winkelgebied compacter oogt en het verblijfsklimaat verbetert (minder rommelig).
- De twee prachtige historische panden tussen de ASW en de Plantage vormen de schakel tussen beide gebieden. In één pand is al een grand café gevestigd. Het andere pand is nu ingevuld met een kantoorfunctie. Een Vrijetijdsfunctie als filmhuis of cultureel centrum kan het plein meer elan geven en nieuwe bezoekmotieven toevoegen aan de Plantage. De locatie wordt dan in de avond levendiger. Cultureel centrum Plaza Futura in Eindhoven (voorheen Leenderweg) is een goed voorbeeld van een vrijetijdsgebouw in een langgerekte winkelstraat.
- Evenementen als markten, toneelvoorstellingen, etc. op het plein de Plantage vergroten de levendigheid van het 'stenige plein'.
- Opwaardering van het openbaar gebied tussen de Plantage en de ASW (waarbij de auto meer

te gast is, dat kan door eenzelfde straatmeubilair voor de rijstroken en trottoirs te gebruiken) betekent een verbetering van de beleving in het gebied. De relatie tussen de ASW en de Plantage wordt hierdoor versterkt.

Figuur 3.5 Ruimtelijk-economische structuur deelgebied 3



Bron: Seinpost Adviesbureau BV

Figuur 3.6 Impressie ruimtelijk-economische structuur deelgebied 3



DEELGEBIED 4 (Van Beuningenplein – Marnixlaan): ONDERNEMENDE WIJK
Typering: gemengd gebied

- Voor een derde (sterke) winkelconcentratie (naast kop ASW-Zuid en de Plantage) is onvoldoende economische ruimte. Bovendien zou dit tevens betekenen dat de ASW te 'langgerekt' blijft.
- De niet-winkelfunctie zal geleidelijk aan belang winnen in dit deelgebied. Uitgangspunt is dat hier zoveel mogelijk ruimte moet worden geboden aan initiatieven uit de omliggende wijken, maar gelijktijdig te sturen op het tegengaan van overlastgevoelige functies.
- Ter hoogte van het plein Radio Bos/de watertoren kan een rustpunt worden gecreëerd. Als Radio Bos wordt ingevuld met een horecafunctie (grand café, restaurant) en de watertoren – een unieke locatie – met een bijzonder hotel, ontstaat een aantrekkelijk plein.
- Opwaardering van het openbaar gebied van Beuningenplein - Korenbloemstraat geeft een impuls aan het verblijfsklimaat. Kinderspeelvoorzieningen passen goed in deze woonomgeving.
- De AH-supermarkt is aan de kleine kant en functioneert met HEMA als buurtsteunpunt. Een ontwikkeling is dat de omzet bij buurtsteunpunten terugloopt omdat ze de consument niet de keuze en het gemak kunnen bieden die grotere winkelcentra wel kunnen bieden. Vergroting van de AH-supermarkt lijkt noodzakelijk om de consument van gemak en comfort te voorzien. De vraag is of deze supermarkt bestaansrecht houdt als het supermarktaanbod op de ASW-Zuid en de Plantage wordt versterkt. Met andere woorden, de ontwikkeling van deelgebied 1 en 3 kan ten koste gaan van de marktpositie van deelgebied 4. Dit moet niet ertoe leiden dat marktinitiatieven in deze twee deelgebieden worden belemmerd.
- De reeds dominante woonfunctie in het zuidelijk deel van de ASW in het laatste stuk richting Marnixlaan, zal verder toenemen.
- Ook in andere delen van dit 'laatste' gedeelte van de ASW zullen naast winkels ook steeds meer andere functies zich vestigen. Gedacht kan worden aan werkgerelateerde functies (zoals kantoorruimten voor zzp-ers, werkplekken voor creatieven, sociale werkvoorziening), zorgfuncties, publiekgerichte diensten (afhaalpunten, webwinkels) etc.

Figuur 3.7 Ruimtelijk-economische structuur deelgebied 4



Bron: Seinpost Adviesbureau BV

Figuur 3.8 Impressie ruimtelijk-economische structuur deelgebied 4



4 Uitvoering

4.1 Uitgangssituatie

Het advies is om in de ASW **vier herkenbare deelmilieus** te creëren, de **sterke winkellocaties** - 1e deel ASW-Zuid en de Plantage - te **versterken** en de **kansarme winkellocaties** te **transformeren naar gemengde gebieden**. Dit moet leiden tot een aantrekkelijke ASW waar consumenten en passanten zich prettig voelen, ondernemers goed kunnen ondernemen en het vastgoed van eigenaren rendeert.
In het realiseren van deze ambitie(s) speelt het brancheplan – de visie op de functionele ontwikkeling van de straat – een belangrijke rol. Het plan is echter geen blauwdruk, maar moet richting geven, inspirerend werken, onderscheidend en realistisch tegelijk zijn. Het moet ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen en kansen en eveneens nieuwe verbindingen tussen partijen leggen. Pandeigenaren, ontwikkelaars, ondernemers, de gemeente en de Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest (WOM) zullen alleen investeren als er zicht is op een zeker rendement.

Kortom, een hele opgave, zeker in de 'dynamiek' waarin winkelgebieden en in het bijzonder de ASW zich al jarenlang bevindt. In het brancheplan wordt, gebaseerd op het DNA van de straat, de gewenste functionele ontwikkelingsrichting geschetst. Daarnaast worden keuzes gemaakt tussen kansrijke- en kansarme(re) deelgebieden voor winkels, is ruimte voor vernieuwende concepten en wordt nadrukkelijk verbinding gezocht met de omliggende buurten. Het brancheplan is tot stand gekomen in overleg met eigenaren, ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden. De ASW-Pleinbijeenkomsten in de tweede helft van vorig jaar en een tweetal eigenarenbijeenkomsten begin dit jaar leverden veel aanknopingspunten op. Er is een - op hoofdlijnen - **gedragen visie**, zeker onder een - aanzet tot een - **'kopgroep'** van **vastgoedeigenaren**. En dit is van essentieel belang, omdat vastgoedeigenaren de sleutel voor verandering in handen hebben. Vooral zij moeten doordrongen zijn van het feit dat niks doen geen optie is. Deze koplopers treden idealiter op als ambassadeur voor de ontwikkeling van hun deelgebied.

Visie alleen is echter onvoldoende om de ASW weer in beweging krijgen. Daarvoor staat het huidige functioneren van de straat te veel onder druk. De (vastgoed)markt faalt al vele jaren in grote delen van de ASW. Leegstand, overlastgevende en/of onduidelijke functies en weinig investeringen zijn het gevolg. De komende jaren moet de **strategie gericht** zijn **op herstel** van de **vastgoedmarkt**. Dit vraagt om een uitvoeringsstrategie die zowel kansrijke initiatieven uit het gebied faciliteert als ongewenste ontwikkelingen ontmoedigt.

4.2 Uitvoeringsstrategie

De opgaven zijn complex en de ambities zijn hoog. Dit vraagt om focus in de uitvoering van voorliggend brancheplan waarbij twee met elkaar samenhangende sporen worden onderscheiden:

Spoor 1: stimuleren ruimtelijke ontwikkelingen
Dit spoor gaat uit van het stimuleren van de ontwikkeling van een aantal deellocaties in de ASW. Locaties waarvan bekend is dat marktpartijen in de startblokken staan om aan de slag te gaan. Nieuwe functies, passend binnen het brancheplan, moeten hier een plek krijgen. Door betreffende locaties actief aan te pakken en geschikt te maken voor passende huurders ontstaat een positieve uitstraling op de directe omgeving. Zo moet geloof ontstaan dat verandering van de ASW mogelijk is, dat men met elkaar het tij kan keren. En initiatiefnemers, gemeente en andere belanghebbenden moeten juist in deze trajecten op een vernieuwende manier met elkaar samenwerken.

Voorgesteld wordt om met de volgende locaties te starten:

1. Plekken met attentiewaarde
Om de aantrekkingskracht van de ASW te vergroten kan het best worden begonnen met de aanpak van de kop van de ASW bij de kruising Daalsetunnel – Weerdsingel én de Plantage. Dit zijn de plekken met de grootste attentiewaarde van het publiek.

ASW Paardenveld
Door topprioriteit te geven aan de kop van de ASW 'Paardenveld' ontstaat - dichtbij het vernieuwde Centraal Station/Hoog Catharijne en op een kruising van drukke verkeerswegen voor bezoekers - een aanleiding om de ASW te bezoeken. Het publiek wordt vanuit alle kanten geattendeerd op het aanbod in de ASW(-Zuid). Een vitale en karakteristieke kop met een trekker betekent dat de investeringsbereidheid in het achterliggende gebied zal toenemen. Ruimtelijk kan worden aangehaakt bij de herinrichting Paardenveld.

De Plantage
Door gelijktijdig op voornoemde ontwikkeling te beginnen met de voorgestelde aanpak van de Plantage ontstaat hier een 'huiskamer' voor omwonenden en bezoekers. De komst van een tweede supermarkt vormt een goede aanleiding. We adviseren dit alleen te doen als er (financiële) ruimte is voor een grootschalige en integrale aanpak (plein, parkeren, trottoir en rijstroken ASW, verbinding Plantage en ASW, invulling twee historische gebouwen). Omdat veel zaken met elkaar samenhangen (parkeervraag nieuwe functies, ruimte voor de markt, invulling panden met ruimteclaim terrassen) zet een kleine ingreep weinig zoden aan de dijk, waardoor eventuele investeringen minder kansrijk worden.

2. Plekken voor schaalvergroting
Op een beperkt aantal locaties worden units aangewezen die voor schaalvergroting in aanmerking komen. We denken aan de belendende percelen van de aangewezen huidige supermarkten en de locatie waar de etnische trekker (bv. een etnische supermarkt) moet komen. Met name nieuwbouwblokken lenen zich voor de inpassing van een etnische trekker, maar ook oudere panden die nu (te) kleinschalig zijn verkaveld.

3. Plekken voor transformatie
De 'transformatielocaties' moeten nader worden gedefinieerd waarbij pandgericht gekeken wordt voor welke commerciële functies de panden zich lenen. Twee locaties die in ieder geval hiervoor in aanmerking komen zijn:

Omgeving spoortunnel
De twee locaties aan weerszijden van de spoortunnel zijn als verbinding tussen de kop Paardenveld en de Plantage strategisch belangrijk. Lukt het op deze kwetsbare locaties een doorbraak te forceren, dan heeft dit onmiddellijk uitstraling op de directe omgeving.

Omgeving Marnixlaan (zuidelijk deel)
Aan de zijde van de Marnixlaan is al een strook met woningen gevestigd. Meest kansrijk is om de woonfunctie vanaf hier verder uit te breiden. Woonfuncties gedijen het best in een rustige woonomgeving (en vanzelfsprekend niet in de buurt van horecaconcentraties). Deze ontwikkeling biedt ook kansen om tot een gezamenlijke gevelaanpak te komen, een wens van enkele in dit gebied gevestigde ondernemers/eigenaren.

4. Plekken voor ontmoeting
De ASW wordt vooral doelgericht bezocht. Toch zijn er deelgebieden die kansrijk zijn om ook 'het ontmoeten' centraal te stellen. Dit speelt in op behoeften van vooral nieuwe wijkbewoners én het veelzijdige en verrassende karakter van de ASW.

Plein Radio Bos/Watertoren
Hier kan een rustpunt worden gecreëerd. Radio Bos kan worden gevuld met horeca (grand café, restaurant) en de Watertoren – een unieke locatie – met een bijzonder hotel. De (latente) kwaliteiten van het plein zullen op deze wijze beter worden benut.

Spoor 2: voorkomen ongewenste functionele ontwikkelingen
Met de integrale aanpak wordt al enige tijd fors ingezet op de veiligheid en leefbaarheid van de straat. Door de economische aanpak van de ASW nadrukkelijker onderdeel te laten uitmaken van de integrale aanpak kan (nog) doelmatiger en doeltreffender te werk worden gegaan. Dit betekent ook dat op de juiste momenten deze twee sporen elkaar moeten versterken. Bijvoorbeeld door direct na een intensieve handhavingsactie in een deelgebied de eigenaren te 'verleiden' om actief aan de slag te gaan met hun vastgoed. Dit brancheplan biedt daartoe voldoende aanknopingspunten. Handhavingsacties gericht op eigenaren en ondernemers kunnen zodoende een bijdrage leveren aan een duurzame verbetering van de ASW.

Een belangrijk uitgangspunt moet bovendien zijn de toename van het aantal overlastgevende functies in de ASW te bedwingen en bij voorkeur te verminderen. Afgelopen jaren was onder meer een planologisch 'voorbereidingsbesluit belhuizen, horeca en afhaalzaken' van kracht. Op dit moment wordt gewerkt aan een structurele verankering van deze tijdelijke maatregel in de bestemming. Aan de hand van dit brancheplan zal moeten worden bezien of aanvullende (planologische) maatregelen wenselijk zijn. Dit heeft bv. betrekking op functies waar het voorbereidingsbesluit niet in heeft voorzien. Maar ook meer ruimtelijke flexibiliteit, waardoor functies die nu nog planologisch onmogelijk zijn, kan ertoe leiden dat het aantal overlastgevende functies afneemt.

4.3 Uitvoeringsprincipes

Om van plan naar uitvoering te komen worden enkele uitvoeringsprincipes gehanteerd. Dit zijn regie op de uitvoering van voorliggend brancheplan c.q. de economische aanpak van de ASW, vernieuwende samenwerking(svormen) tussen gemeente, eigenaren, ondernemers en bewoners, regie op vastgoed én - het leveren van - maatwerk per deelgebied.

Regie op de aanpak
Uitvoering van het brancheplan is geen eenvoudige opgave. Er zijn echter volop kansen. Om deze kansen te benutten is regie op de economische aanpak van de ASW vereist, want:
- alleen een integrale programmatische aanpak leidt tot een betere branchering. Een samenhangende aanpak gericht op eigenaren moet een slim samenspel zijn van 'zoet' (bv. stimuleringsmaatregel gericht op private investeringen, ondersteuning in een herverkavelingsaanpak) en 'zuur' (bv. handhavingsmaatregelen).
- een koppeling tussen investering in vastgoed en openbaar gebied is wenselijk. De inrichting van het openbaar gebied (verblijfsklimaat, pleinen, ruimte voor autoverkeer, fietsers en voetgangers) moet de gewenste functies in de straat versterken. Een supermarkt stelt hoge eisen aan de bereikbaarheid, horeca juist aan een goed verblijfsklimaat.
- zowel van de overheid als private partijen worden investeringen gevraagd. Beide (partijen) hebben immers (financieel) belang bij een verbetering van de ASW. Financiële participatie verhoogt bovendien de betrokkenheid.
- een actief beleid gericht op zittende ondernemers is nodig om hun toekomst- en verplaatsingswensen te inventariseren en eventuele relocatie van ondernemingen te bevorderen. De winkelstraatmanager kan hierin een nadrukkelijke rol spelen.
- aandacht voor het verhogen van de kwaliteit van het assortiment en ondernemerschap is weliswaar vooral een zaak voor de betreffende ondernemer. De winkelstraatmanager kan wel de (brood)nodige ondersteuning bieden.
- voor het aantrekken van nieuwe winkels en bedrijven die passen binnen het brancheprofiel is

continue aandacht nodig. De winkelstraatmanager en de ondernemers(vereniging) spelen hierbij een belangrijke rol.
- voor de invulling van strategische ontwikkellocaties dient een brancheadviescommissie te worden ingericht. Met de investerende partijen kan hiervoor een procedure worden ontwikkeld.
- 'het (toekomst)verhaal van de ASW' moet op een enthousiasmerende en betrokken wijze eenduidig worden uitgedragen naar alle relevante partijen. Branding van de ASW moet niet het sluitstuk vormen van de aanpak.

Introductie andere manier van (samen)werken
Eigenaren, ondernemers, bewoners, gemeente en andere belanghebbenden moeten anders met elkaar aan de toekomst van ASW werken. Nog te vaak zijn er signalen, al dan niet terecht, dat investeringen van marktpartijen worden gefrustreerd omdat de lokale overheid niet wil meedenken en/of meewerken. Anderzijds zijn er tal van eigenaren die hun pand al jarenlang laten verloederen, ongewenste functies toelaten en niet bereikbaar zijn voor de gemeente, andere eigenaren of de ondernemers(vereniging).

'Winnende' coalities rond ontwikkellocaties / deelgebieden
In de nieuwe aanpak moeten coalities tussen private initiatiefnemers, overheid en andere belanghebbenden worden gesloten. Rond zowel de ontwikkellocaties als de overige deelgebieden. De gemeente moet – de totstandkoming van – de coalities ondersteunen, door het verdeelde eigendom zal de vereiste samenwerking tussen en met eigenaren niet vanzelf tot stand komen.

Faciliterende rol overheid
Vervolgens zal de gemeente in deze coalities door haar opstelling eigenaren, ondernemers, bewoners etc. het vertrouwen moeten geven dat samenwerking de sleutel is tot verandering. Dit betekent dat de gemeente niet tegen ieder initiatief 'ja' zal zeggen, maar wel vanuit kansen en oplossingen handelt en open communiceert. De coalitiepartners moeten begrip hebben voor elkaars belangen, en voortdurend op zoek te zijn naar het gemeenschappelijke belang. Alleen dan ontstaat er onderling vertrouwen en zullen partijen grenzen verleggen.

Regie op vastgoed
Regie op het commercieel vastgoed is een kritische succesfactor. Uiteraard vormt (hierbij) het vertrekpunt een heldere verantwoordelijkhedenverdeling. Van de (lokale) overheid kan niet meer worden verwacht dat zij de risico's van vastgoedeigenaren zal overnemen. Het actief verwerven van vastgoed door de gemeente zal dan ook slecht sporadisch plaatsvinden. Wel kan de gemeente investeringen van eigenaren en ondernemers stimuleren door de juiste randvoorwaarden te creëren, bijvoorbeeld door het aanpassen van het bestemmingsplan en/of het inrichten van een investeringsregeling gericht op private vastgoedinvesteringen (gevelbeeld, verbouwingen, schaalvergroting, etc.). De voorwaarden van een dergelijke regeling moeten zo geformuleerd worden dat alleen indien vastgoed geschikt wordt gemaakt voor de gewenste functie, aanspraak kan worden gemaakt op cofinanciering. Een deel van deze regeling kan worden gebruikt voor nieuwe ondernemers die passen in het brancheplan. Dit om ook een kwaliteitsimpuls te realiseren via aantrekken van nieuw ondernemerschap.

Maatwerk per ontwikkellocatie/deelgebied
Ook de aanpak en het in te zetten instrumentarium per deelgebied moet voor alle partijen duidelijk zijn. Passend bij de ambities is dat ook wordt geëxperimenteerd met vernieuwende werkwijzen, bijvoorbeeld stedelijke herverkaveling. De strategische opgave verschilt per deelgebied aanzienlijk. Daarom is een uitvoering per deelgebied goed te motiveren:

Deelgebied 1: Gebiedsontwikkeling
Realisatie komt vanuit de vastgoedsector (supermarkten e.a.) en overheid (infrastructuur, ALU). De kop 'Paardenveld' is een blikvanger. Voor het project moet naar verwachting een aparte

grondexploitatie (inbreng vastgoed, uitgaven verwerving en openbaar gebied) door de gemeente worden vastgesteld. Een ervaren gemeentelijk projectleider dient sturing te geven aan dit (ruimtelijke) project.

Deelgebied 2: Herverkavelingsaanpak
Een aantal panden moet worden samengevoegd om tot één grote unit te komen waar een trekker in kan. Wellicht kan de WOM deze opdracht oppakken. De kansarme winkellocaties dienen getransformeerd te worden. Dit is een complex proces dat gepaard gaat met waardeverlies van het vastgoed. Dan kan het best gekozen voor een (intensieve) herverkavelingsaanpak waarbij eigenaren inzien dat 'niets doen' leidt tot nog meer waardeverlies dan transformatie naar andere functies. De eigenaren in dit gebied zijn aan zet, maar zullen zeker in de beginfase moeten worden gefaciliteerd om een (herverkavelings)plan op te stellen.

Deelgebied 3: Procesaanpak
De aanpak van de Plantage en omgeving is procesmatig complex omdat er veel relevante partijen bij zijn betrokken met uiteenlopende belangen (parkeren, openbaar gebied, nieuwe winkel- en horecafuncties, weekmarkt) en de activiteiten nauw met elkaar samenhangen. Een gemeentelijk procesmanager zal deze aanpak moeten coördineren.

De*elgebied 4: Aanpak gericht op (geleidelijke) transformatie*
Transformatie van commerciële functies naar wonen en/of andere functies is een complex gebeuren (wet- en regelgeving, eigen aan omgeving, andere opbrengstniveaus, etc.) en zal alleen slagen als het blokniveau wordt aangepakt. Aangezien we te maken hebben met versnipperd eigendom is een eigenarengerichte benadering nodig.

4.4 Organisatie

De ervaring leert dat sturing op de uitvoering van een brancheplan noodzakelijk is. Anders blijft een dergelijk plan vooral een papieren document. Er zijn echter al veel partijen actief in de ASW, dus voorkomen moet worden weer een aparte (overleg)structuur op te zetten. Voorgesteld wordt om:

- geen aparte uitvoeringsorganisatie in te richten. Wel moet de 'economische' pijler worden ingebed in de - uitvoeringsorganisatie van de - integrale aanpak van de ASW. De integrale aanpak is gericht op een veiliger en leefbaarder straat. Instrumenten die worden ingezet zijn straatmanagement, toezicht & handhaving, integrale controleacties (o.a. door Belastingdienst, OM, gemeente, politie), Keurmerk Veilig Ondernemen en de WOM;
- een ambtelijk eindverantwoordelijke aan te wijzen voor de economische pijler;
- voldoende capaciteit en middelen beschikbaar te stellen voor de ruimtelijke prioriteitsprojecten en vereiste instrumenten. De voorgestelde nieuwe instrumenten zijn:
    - investeringsregeling voor eigenaren
    - projectmanagement voor ruimtelijke ontwikkelingen
    - herverkavelingsaanpak voor deelgebied 2
    - nieuw bestemmingsplan
    - brancheadviescommissie voor de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen
    - (her)inrichting openbaar gebied
    - promotieplan gebaseerd op de kernwaarden van de ASW

  Uiteraard is voor de uitvoering van het brancheplan ook goede afstemming gewenst met het winkelstraatmanagement, de gemeentelijke dienst die verantwoordelijk is voor Toezicht & Handhaving, de partijen die de integrale controleacties uitvoeren en de WOM.
- een kopgroep van eigenaren te formeren die komende jaren als klankbord kan fungeren voor de gehele aanpak van de ASW. Gedurende het traject van het opstellen van voorliggend brancheplan is de basis voor deze kopgroep gelegd.

Bijlage 1 WOZ-waarden en eigendomssituatie

Deelgebied 1

Tabel 4.1 WOZ-waardes commercieel vastgoed deelgebied 1		
jaar	**Aantal objecten**	**WOZ-waarde (€)**
2003	57	8.680.000
2008	59	11.170.000
2012	62	11.040.000

Bron: gemeente Utrecht

Deelgebied 2

Tabel 4.2 WOZ-waardes commercieel vastgoed deelgebied 2		
jaar	**Aantal objecten**	**WOZ-waarde (€)**
2003	72	11.150.000
2008	74	12.650.000
2012	78	10.190.000

Bron: gemeente Utrecht

Deelgebied 3

Tabel 4.3 WOZ-waardes commercieel vastgoed deelgebied 3		
jaar	**Aantal objecten**	**WOZ-waarde (€)**
2003	77	18.080.000
2008	78	20.600.000
2012	78	17.710.000

Bron: gemeente Utrecht

Deelgebied 4

Tabel 4.4 WOZ-waardes commercieel vastgoed deelgebied 4		
jaar	**Aantal objecten**	**WOZ-waarde (€)**
2003	42	9.870.000
2008	43	11.060.000
2012	43	9.810.000

Bron: gemeente Utrecht

Tabel B4.1 Amsterdamsestraatweg geheel	
Typering eigendom	**% van totaal aantal panden**
Private personen	67%
BV/NV	31%
Stichting	1%
Overig	1%
Totaal	**100%**

Tabel B1.2 Amsterdamsestraatweg-Zuid	
Typering eigendom	**% van totaal aantal panden**
Private personen	92%
BV/NV	8%
Stichting	0%
Overig	0%
Totaal	**100%**

Tabel B1.3 Amsterdamsestraatweg-Midden (1)	
Typering eigendom	**% van totaal aantal panden**
Private personen	60%
BV/NV	40%
Stichting	0%
Overig	0%
Totaal	**100%**

Tabel B1.4 Amsterdamsestraatweg-Midden (2)	
Typering eigendom	**% van totaal aantal panden**
Private personen	59%
BV/NV	37%
Stichting	1%
Overig	3%
Totaal	**100%**

Tabel B1.5 Amsterdamsestraatweg-Midden (3)	
Typering eigendom	**% van totaal aantal panden**
Private personen	47%
BV/NV	47%
Stichting	6%
Overig	0%
Totaal	**100%**

Eigendom leegstaande panden

Tabel B1.6 Amsterdamsestraatweg geheel	
Typering eigendom	**% van totaal aantal panden**
Private personen	57%
BV/NV	38%
Stichting	0%
Overig	5%
Totaal	**21 panden**

Tabel B1.7 Amsterdamsestraatweg-Zuid	
Typering eigendom	**% van totaal aantal panden**
Private personen	80%
BV/NV	20%
Stichting	0%
Overig	0%
Totaal	**5 panden**

Tabel B1.8 Amsterdamsestraatweg-Midden (1)	
Typering eigendom	**% van totaal aantal panden**
Private personen	57%
BV/NV	29%
Stichting	0%
Overig	14%
Totaal	**7 panden**

Tabel B1.9 Amsterdamsestraatweg-Midden (2)	
Typering eigendom	**% van totaal aantal panden**
Private personen	57%
BV/NV	43%
Stichting	0%
Overig	0%
Totaal	**7 panden**

Tabel B1.10 Amsterdamsestraatweg-Midden (3)	
Typering eigendom	**% van totaal aantal panden**
Private personen	50%
BV/NV	50%
Stichting	0%
Overig	0%
Totaal	**2 panden**

Gemeente Utrecht

24 april 2014

Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg

- Inleiding
- ASW per deelgebied



Gemeente Utrecht

Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg



Inleiding

ASW per deelgebied

De Toekomst van de Amsterdamsestraatweg (ASW) was het centrale thema van de drie plein-bijeenkomsten, die de gemeente samen met winkeliers, ondernemers, pandeigenaren, bewoners, experts en ambtenaren in 2013 heeft georganiseerd.
Tijdens de pleinen zijn diverse initiatieven en maatregelen naar voren gebracht. Voorstellen gericht op de verbetering van de ASW, tegen de overlast of om de koopkracht in de wijk te versterken.
Daarnaast hebben bewoners uit alle delen van Noordwest gereageerd via de Wijkdialoog. Dit resulteerde in de wijkambitie om de ASW aan te pakken.

Voor u ligt de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg. Geen nieuw rapport, maar een strategie van aanpakken.
De initiatieven en ook het enthousiasme van de pleinen en de wijkambitie zijn omgezet in deze Ontwikkelstrategie. Ideeën uit de pleinen over verbetering van de kwaliteit van de ASW, versterking van detailhandel, ontmoeting en verblijfsplekken, het groen en kunst in het straatbeeld zijn opgepakt en verwerkt in de ontwikkelstrategie. Voorop staat een toekomstbeeld met een aangename, diverse woon- en winkelstraat en met een levensvatbare detailhandel.
Na bestuurlijke besluitvorming wordt de Ontwikkelstrategie omgezet in een publieksversie voor de wijkwebsite. De Ontwikkelstrategie wordt gepresenteerd in de vorm van een interactieve kaart. Door op de informatie pictogrammen van de kaart te klikken of op de vervolg-button wordt duidelijk wat de gemeente wil met de Amsterdamsestraatweg en met de verschillende deelgebieden, welke instrumenten zij daarvoor inzet en wat bewoners, ondernemers en investeerders zelf kunnen doen. De financiën, het proces en de planning worden toegelicht.







Vervolg

Gemeente Utrecht

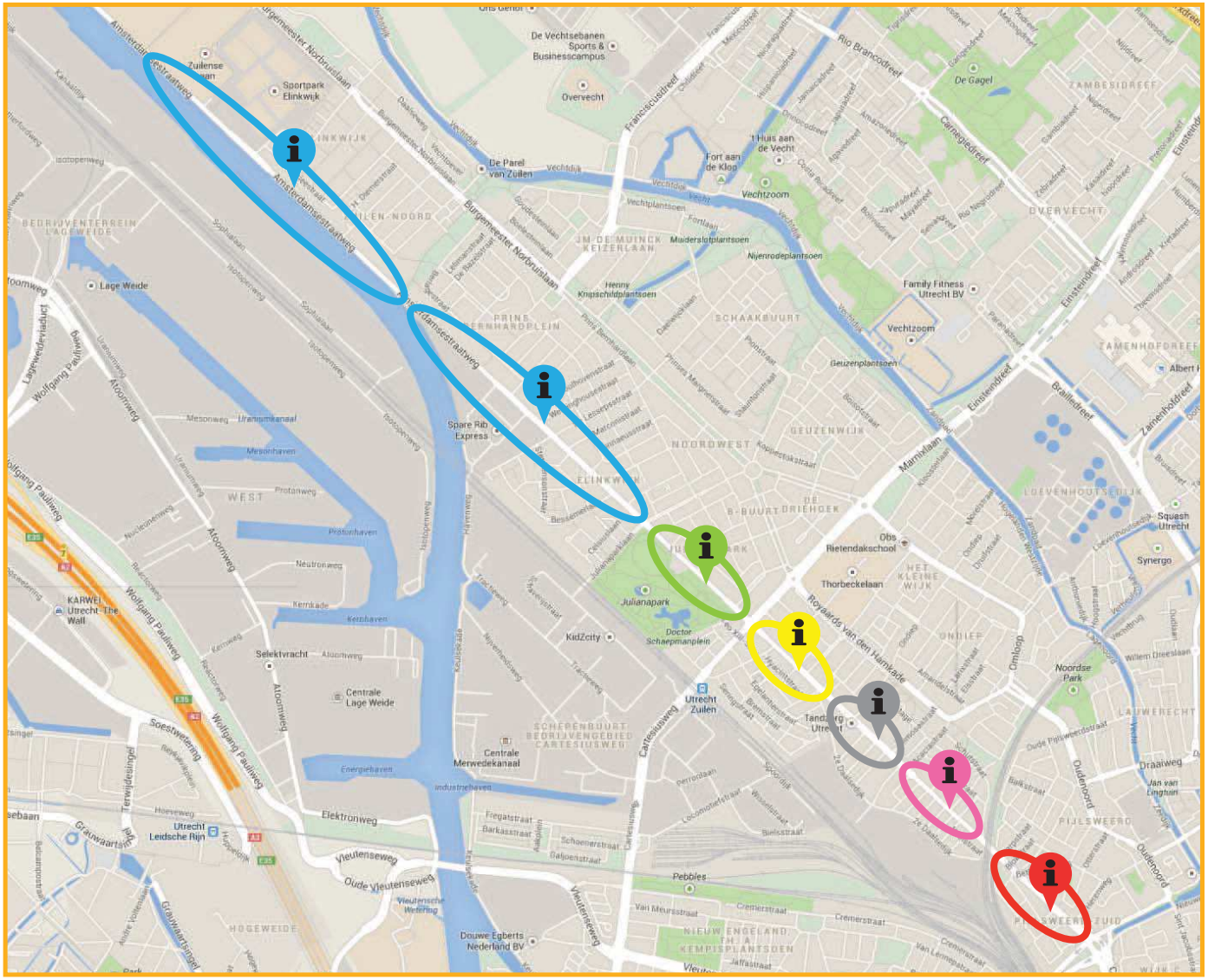
Amsterdamsestraatweg per deelgebied



- Inleiding
- Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie
- Budget, Proces en Planning

Zet een laag aan of uit:

- (●) Kaart
- ( ) Luchtfoto



Gemeente Utrecht

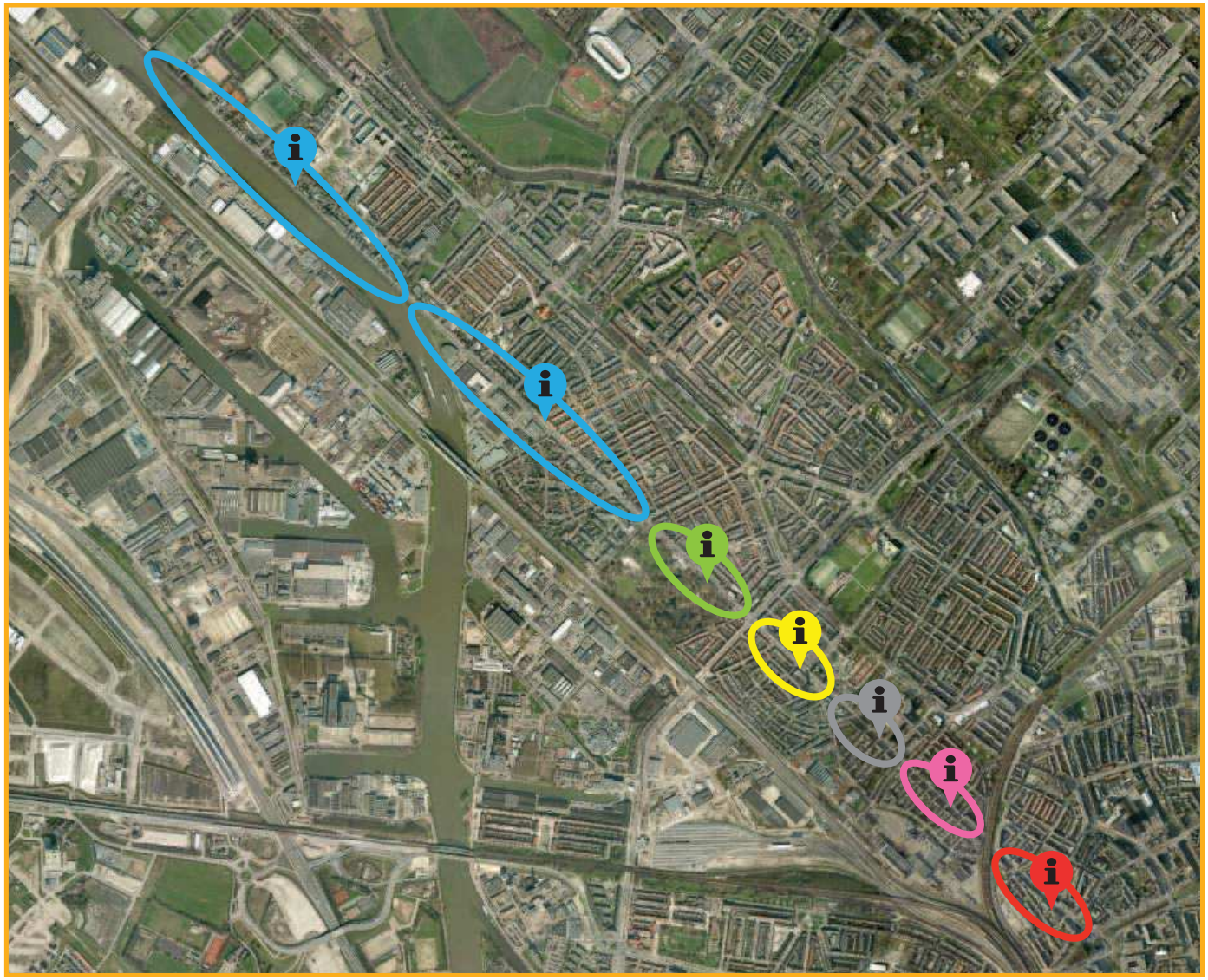
Amsterdamsestraatweg per deelgebied



- Inleiding
- Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie
- Budget, Proces en Planning

Zet een laag aan of uit:

- ○ Kaart
- ◉ Luchtfoto



Hoofdlijnen ontwikkelstrategie en aanpak ASW







Inleiding

Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie

Budget, Proces en Planning

ASW per deelgebied

Hoofdlijnen ontwikkelstrategie en aanpak ASW

1. Analyse en visie
2. Maatregelen en projectinitiatieven
3. Marketing; het merk ASW

1. Analyse en Visie

De ASW bevindt zich in zwaar weer. De detailhandel en de voorzieningen hebben het moeilijk, mede door de vanaf 2008 ingezette economische crisis. Er is sprake geweest van verminderde bestedingen en daling van koopkracht in het verzorgingsgebied rond de ASW. Als gevolg van verminderde aantrekkingskracht van de ASW heeft een verschuiving in de kooporiëntatie richting andere grote winkelcentra plaats gevonden. Ook de verdere vergrijzing van de wijk en de opkomst van het webwinkelen deed geen goed. De toegenomen leegstand van winkels en voorzieningen (ca. 10%) baart zorgen en neemt nog toe. Sociaal minder wenselijke functies nemen de plaats in en overlast gevende functies verminderen het (sociale) leefklimaat. Ook het wonen langs de ASW, dat al te maken heeft met verkeershinder, komt daarmee verder onder druk te staan.
De visie van bewoners, ondernemers en pandeigenaren is simpel en direct. Zij willen een Amsterdamsestraatweg waar het goed wonen en prettig verblijven is. Daarvoor is een kwalitatief goed ingerichte en schone openbare ruimte met groen en kunst nodig. Ook horen bij die visie goed onderhouden panden met een mooie uitstraling. Dat geldt zowel voor woningen als winkelpanden. De bedrijvigheid mag divers zijn maar geen bron zijn van illegale activiteiten en overlast.

De gemeente en andere betrokken organisaties hebben het toezicht en de handhaving, en de inzet op het vlak van "schoon, heel en veilig" geintensiveerd om de leefbaarheid op de ASW op peil te houden. De groei van negatieve ontwikkelingen en overlast noopt tot extra toezicht, handhaving en onderhoud. Om deze ontwikkeling te stoppen is meer nodig! Het besef is gegroeid dat een structurele aanpak van de ASW noodzakelijk is en dat hiervoor een scala van maatregelen en projectinitiatieven vereist is. Om het tij te keren zullen onorthodoxe maatregelen niet geschuwd worden, bijvoorbeeld ten aanzien van de vestiging van coffeeshops.

Vervolg







Inleiding

Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie

Budget, Proces en Planning

ASW per deelgebied

Leegstand zal worden aangepakt door versterking van detailhandel, aantrekkelijke horeca en omzetting van panden naar wonen en bedrijfsfuncties.
Voor wonen liggen er kansen op de ASW, maar ook voor de aangrenzende buurten. In diverse buurten rond de ASW liggen aantrekkelijke woningen, waarbij je voor Utrechtse begrippen "veel woning voor je geld" koopt. Hier liggen kansen voor (starters op) de (koop)woningmarkt.
Nodig is een verbetering van het wijk-imago en aantrekkelijke voorzieningen. Versterking van de ASW met goede supermarkten, bijzondere winkeltjes, leuke restaurantjes,voorzieningen voor KDV/BSO en voorouderen, kunst en evenementen verbetert de aantrekkelijkheid als woongebied voor nieuwe groepen.
De versterking van het woonmilieu in combinatie met brancheversterking in het winkelsegment doet de koopkracht en kooporiëntatie op de ASW toenemen. Ook de toekomstige ontwikkeling van de spoorzone langs de 2e Daalsedijk betekent hiervoor een belangrijke impuls.

Multiplier effect
In de Ontwikkelstrategie worden een groot aantal door de gemeente uit te voeren maatregelen voorgesteld. Echter, de maatschappelijke en financiële investeringen van eigenaren, bewoners en initiatiefnemers zijn van groot belang. Met het pakket aan maatregelen willen we nieuwe bestedingsimpulsen stimuleren (multiplier effect) en in de komende jaren de ruimte geven. De maatregelen zijn erop gericht om:
- investeringen door derden te stimuleren;
- als gemeente ook zelf investeringen te doen;
- zo nodig met dwang (toezicht en handhaving) excessen tegen te gaan.

De gemeente kan het niet alleen. De basis voor een fundamentele aanpak ligt in een sterke samenwerking tussen bewoners, ondernemers, pandeigenaren, investeerders en gemeente.
Het doel van de Ontwikkelstrategie is: het bereiken van een omslag op de Amsterdamsestraatweg.

Vervolg

Maatregelen en projectinitiatieven







Inleiding

Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie

Budget, Proces en Planning

ASW per deelgebied

2. Maatregelen en projectinitiatieven

De ontwikkelstrategie versterkt de sociaal-economische structuur, verbetert de leefbaarheid en de omgeving op de Amsterdamsestraatweg. De Ontwikkelstrategie bestaat uit een combinatie van maatregelen, instrumenten en projectinitiatieven.

- **Versterking detailhandel en horeca**
  De gemeente heeft een **Brancheplan** (*link)* opgesteld, gericht op de economische versterking van de ASW. In het Brancheplan wordt voorgesteld detailhandel in de foodsector en horeca op enkele deelgebieden van de ASW te versterken. In plaats van één (te) lange winkelstraat worden meerdere clusters onderscheiden. De clusters krijgen een duidelijker detailhandelsprofiel, waardoor de positie versterkt wordt.
  Vestiging van een grote supermarkt als trekker op de kop van de ASW en vestiging van een exotische supermarkt. Locaties voor nieuwe kwalitatief goede horeca (grand café/restaurant) zijn mogelijk rond de Watertoren, de entree-gebouwen van de Plantage en een paviljoen in de aanpak van de kop van de ASW.
  Stimulering huidige horeca op het pleintje Boorstraat/1e Daalsedijk en het restaurant Julianapark.
  De deelgebieden dienen een specifieke aantrekkelijkheid te krijgen. Daar waar economisch minder kansen liggen wordt geadviseerd om functiewijzigingen, met name naar wonen, na te streven.
  De inzet van de winkelstraatmanager in de komende jaren geeft belangrijke impulsen aan de locale economie.
- **Invoeren goedkoop kort-parkeren** stimuleert het winkelbezoek. Opties zijn het vergroten van het aantal parkeerplaatsen voor kort-parkeren, het verlagen of gratis maken van het starttarief. Gestart wordt met een proef, zoals in Lombok, voor nader aan te wijzen gebieden.
- **Stimuleren wonen aan de ASW** in deelgebieden waar detailhandel, horeca en dienstverlening het moeilijk hebben *(zie brancheplan/link)* door:
  - gratis bouwplan procesbegeleiding voor eigenaar door VTH (vgl. vroegere partikuliere woningverbetering);
  - bijdrage uit Fonds Toevoeging Woonruimte à maximaal €10.000 per zelfstandige woning;

Vervolg






Inleiding

Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie

Budget, Proces en Planning

ASW per deelgebied

- bij omzetting naar wonen wordt huidige functie geschrapt in bestemmingsplan.
- via het invullen van *deze link* kan een aanvraag voor een gesprek met een bouwinspecteur van VTH over de mogelijkheden voor begeleiding van de verbouwing naar woningen worden gedaan.

- **Toezicht en Handhaving**
  In de afgelopen jaren zijn controle-acties uitgevoerd op de Amsterdamsestraatweg door de betrokken organisaties van de gemeente en van de belastingdienst. Er wordt samengewerkt in het Interventieteam. Het doel van deze controles is het voorkomen en terugdringen van belasting- en premiefraude, uitkeringsfraude, illegale tewerkstelling en de daarmee samenhangende misstanden en overlast. Om de veiligheid en leefbaarheid op de ASW te bevorderen, is voortzetting van deze controles nodig. Handhaving vindt plaats door de betrokken gemeentelijke organisatieonderdelen VTH en Werk en Inkomen). Dit gebeurt waar nodig met ondersteuning door de Politie (de ‘sterke arm’).
  Om overlast tegen te gaan kan - op basis van de APV - een collectieve sluitingstijd voor horeca of dienstverlenende bedrijven (bijvoorbeeld massagesalons) worden opgelegd. Als proef zou gewerkt kunnen gaan worden met een "bonus-malus systeem" waarbij bij goed gedrag de onderneming langer open mag blijven. Inmiddels is in goed overleg tussen de gemeente (VTH) en een groot aantal horecaondernemers een aanpak besproken om horecaoverlast tegen te gaan, waarbij de ondernemers zelf verantwoordelijkheid nemen voor de uitvoering van maatregelen (o.a. gecertificeerde portiers).
- **Stimulering nieuwe locatieontwikkelingen**
  Met behulp van een extra investeringsbudget worden een aantal mogelijke locatieontwikkelingen langs de ASW gestimuleerd. De volgende uitgangspunten worden gehanteerd:
  - Het budget is primair bedoeld tbv. ontwikkeling via de Wijk Ontwikkelings Maatschappij-Noordwest (WOM[1])
  - Bijdrage tbv verwerving, afgestemd op de vermindering van de eventuele onrendabele top van de

1) De WOM is een samenwerkingsverband tussen woningcorporatie Mitros en de Gemeente Utrecht. Het doel van de WOM is de veiligheid, de leefbaarheid en de diversiteit in branchering van de winkelstand aan de Amsterdamsestraatweg (ASW) in Utrecht Noordwest te verbeteren. Dit doet de WOM door winkelpanden, al dan niet met bovenwoningen, aan te kopen, te verbeteren en aan diverse bonafide winkeliers te verhuren.

Vervolg








Inleiding

Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie

Budget, Proces en Planning

ASW per deelgebied

toekomstige, marktconforme exploitatie (geen subsidie voor detailhandel);
- De ontwikkeling moet passen binnen de ontwikkelstrategie en de sociaal-economische structuur versterken.
- Mogelijke objecten zijn:
 * Grandcafé-restaurant
 * Bedrijfsclusters voor jonge, startende bedrijven, ambachtelijk, ateliers, broedplaats ZZP-ers
 * Creatief-culturele werkruimten

Door de onrendabele top te financieren wordt een grotere investering in gang gezet, die een maatschappelijke en economische meerwaarde voor de ASW en de wijk Noordwest oplevert.

- **Verbetering en onderhoud openbare ruimte**
  - Herinrichting verblijfsgebied winkelend publiek op 3 locaties op de ASW en bevordering oversteekbaarheid. De uitvoering wordt afgestemd op de eventuele invoering van een 30 km-zone voor het gehele traject kop ASW-Marnixlaan;
  - Herinrichting 2 locaties tot pleintjes op de ASW met een publieksfunctie;
  - Herinrichting tot verblijfsgebieden integreren met onderhoud openbare ruimte, ondergrondse infrastructuur (Stedin) en ondergrondse afvalinzameling;
  - Toevoeging grote bomen op bepaalde plaatsen ter versterking van de bomenstructuur ASW;
  - Versterking groene inrichting van aangrenzende pleinen via wijkgroenplan en toevoeging van kleine beplanting (plantenbakken, "geraniumbakken") op de ASW;
  - Inzet van "Schoon, Heel en Veilig" door Stadswerken wordt tot en met 2017 op het huidige niveau gecontinueerd.
- **Verbeteren ruimtelijke kwaliteit door invoeren 30-km zone op traject kop ASW-Marnixlaan**

Deze wenselijke maatregel kan, in samenhang met de herinrichting van de verblijfsgebieden op de kop, staart en het midden van de Amsterdamsestraatweg worden ingevoerd. Afstemming met Utrecht

Vervolg







Inleiding

Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie

Budget, Proces en Planning

ASW per deelgebied

Aantrekkelijk en Bereikbaar is vereist. De invoering van een 30-km zone zal de luchtkwaliteit kunnen verbeteren en de geluidhinder kunnen verminderen en daarmee positief uitwerken op de woonfunctie. Parallel aan de voorbereiding van het nieuwe bestemmingsplan kan besluitvorming over de eventuele invoering van een 30-km zone plaats vinden.

- **Uitvoering van het Wijkaktieprogramma voor Noordwest**
  Met dit programma wordt ingezet op Jeugd en Veiligheid en op de verbetering van openbare ruimte, groen en verkeer in de wijk en op de ASW.
- **Loketfunctie voor verbouwing en gevelverbetering bedrijfspanden**
  De bouwregisseur van VTH geeft - mede op verzoek van de winkelstraatmanager - procedureel advies en begeleiding voor de verbouwing en gevelverbetering van bedrijfspanden aan de pandeigenaren.
- **Opstellen nieuw bestemmingsplan ASW**
  - Gericht op omzetten functies (detailhandel, horeca, diensverlening) op pandnivo aan de ASW naar met name wonen via wijzigingsbevoegdheid (wijzigingsbevoegdheid van BP Ondiep vormt hier een voorbeeld).
  - Waar planologisch aanvaardbaar en gewenst wordt in BP wonen als dubbelbestemming toegevoegd, mits duidelijk is dat aan het Bouwbesluit voldaan wordt. De effecten van de invoering van een 30-km zone op het vlak van luchtkwaliteit en geluidhinder worden onderzocht.
  - Aanscherpen van bestemmingsregelingen om ongewenste functiewijzigingen te voorkomen;
  - Onderzoek of en zo ja op welke wijze met het nieuwe bestemmingsplan (de concentratie van) overlastgevende horeca en dienstverlening kan worden tegengegaan.
  - Het bestemmingsplangebied loopt vanaf de hoek ASW/Weerdsingel tot en met het Demka-terrein; Afgestemd op de revitaliseringsplannen wordt het Demka-terrein in de bestemmingsplan meegenomen.
  - Ter onderbouwing van het bestemmingsplan wordt een ruimtelijke visie worden opgesteld (gebaseerd op de ontwikkelstrategie, het brancheplan en enig aanvullend onderzoek tbv de woonbestemming).

Vervolg






Inleiding

Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie

Budget, Proces en Planning

ASW per deelgebied

3. Marketing; het merk ASW

Door marketing het merk ASW promoten. Niet als een eenvormige straat, maar juist door de diversiteit, levendigheid en stedelijkheid te benadrukken.
Concept ASW:
a. de kenmerken "ontspannen sfeer, rommelig en druk" laten omslaan naar gezelligheid;
b. aansluiting zoeken bij historische Route Imperial, van Parijs naar Amsterdam.
- accepteert tot op zekere hoogte bepaalde ontwikkelingen die, indien dominant, overlast veroorzaken;
- niet alleen promotie verhalen, ook investeren op daadwerkelijke uitvoering die een bepaald beeld van de ASW gaan neerzetten, bijvoorbeeld "Radio Plaza" en het "Kunstplein-Boorstraat".



Start

Financiën, proces en planning






- Inleiding
- Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie
- Budget, Proces en Planning
- ASW per deelgebied

Financiën, proces en planning

De maatregelen van de Ontwikkelstrategie leiden tot kosten, die voor een groot deel onder bestaande programma's en onder beschikbaar budget vallen. Deze maatregelen vormen het Uitvoeringsprogramma van de 1e fase. Daarnaast wordt aanvullend nieuw budget gevraagd voor de 2e fase.

Uitvoeringsprogramma 1e fase 2014 en 2015
Op basis van beschikbaar budget en bestaande programma's:

a. Economisch Investeringsfonds EIF; budget:	**€ 1.160.000**
- Bestemmingsplan ASW (incl. visie + onderzoek omzetting naar wonen)	€ 60.000
- Aanpak openbare ruimte (2 ASW-locaties + horecapleintje+ park):	€ 1.000.000
- ASW/Plantage (160m x 25m à € 100 =); i.s.m. voorbereiding 30 km-zone	
- Hema e.o. (100m); i.s.m. voorbereiding 30 km-zone	
- Radio Plaza	
- Entree Julianapark rond restaurant	
- Inclusief ontwerp-/plan- en VATkosten (30%; + BTW-comp.fonds)	
- Reservering:	€ 100.000
b. Krachtwijken; budget:	**€ 1.000.000**
- Onrendabele top locatieontwikkeling (na verwerving)	€ 500.000
- Planbegeleiding omzetting naar woningen (30 won. x 20 uur à € 80)	€ 50.000
- Marketing ASW (concept; evenementen, promotie, film)	€ 110.000
- Kunstplein Boorstraat/1e Daalsedijk	€ 75.000
- Bijdrage inzet winkelstraatmanager (2015-2017)	€ 105.000
- Organisatiekosten Ontwikkelstrategie ASW en projectleiding 2015 (implementatie en opstarten ontwikkelstrategie en projectleiding 2015)	€ 160.000

Vervolg







Inleiding

Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie

Budget, Proces en Planning

ASW per deelgebied

c. Overige ingrepen/maatregelen:

- Herinrichting kop ASW i.s.m. 30 km-zone (onderdeel project herontwikkeling Daalsetunnel/ASW)
- Premie omzetting naar wonen (tlv woningtoevoegingsfonds;15 won. x 10.000)
- Groenzone + fietsroute boven/naast Demka-terrein
  (t.l.v. Meerjaren GroenProgramma 2014/17)
- Oversteek Heukelomlob (t.l.v. Meerjaren GroenProgramma 2014/17)
- Locale aanplant ter versterking van bomenstructuur
  (t.l.v. Meerjaren GroenProgramma 2014/17)
- Kunsttoepassing Entree ASW/Boorstraat (aanvraag Adv. Comm. Beeldende kunst)
- Continuering inzet Interventieteam / Toezicht en Handhaving tot en met 2017 (tlv huidige programma's/budget)
- Proef kort parkeren (tlv Ondernemersfonds)

Programma 2e fase: aanvullend budget Ontwikkelstrategie ASW

De gemeentelijke investeringen in de eerste fase worden in een intensieve samenwerking met alle partijen, die op en rond de ASW wonen, leven en investeren, uitgevoerd. Belangrijke inzet hierbij is dat alle betrokken partijen op de ASW waar mogelijk mede investeren in een gezonde Amsterdamsestraatweg. Dat geldt bijvoorbeeld voor de pandeigenaar die zijn vastgoed opknapt en meewerkt aan omzetting van voorzieningen, voor de ondernemers die gezamenlijk beveiliging inhuren om de buurt overlastvrij te houden en voor de `trendy horeca' a la bagels&beans die de stap zet naar vestiging op de Amsterdamsestraatweg. De gemeentelijke inzet in de eerste fase zal in die zin een vliegwiel zijn voor de investeringen in de tweede fase.
In de tweede fase zijn met name voor het middengebied van de Amsterdamsestraatweg locatieontwikkelingen vereist, gericht op de transformatie van leegstaande en vrijkomende winkelpanden naar andere vormen van bedrijvigheid en wonen. Met dit budget wordt de onrendabele top voor verwerving en locatieontwikkeling van meerdere projectinitiatieven gefinancierd. De WijkOntwikkelingsMaatschappij Noordwest zal hier een belangrijke en strategische rol kunnen vervullen. Daarnaast is budget vereist voor de inzet van projectleiding en planeconomie in de jaren 2016 en 2017. Ook eventuele extra inzet van het Interventieteam op het gebied

Vervolg






Inleiding

Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie

Budget, Proces en Planning

ASW per deelgebied

van Toezicht en Handhaving kan tot extra financiele inspanningen leiden.

Een voorlopige indicatie is dat een budget van ca. € 1.700.000 nodig zal zijn voor de 2e fase van de Ontwikkelstrategie. Onderzocht zal worden of in dit verband co-financiering met Europese subsidiegelden mogelijk is. Ten behoeve van de flexibiliteit is het mogelijk om programma onderdelen tussen de 1e en 2e fase uit te wisselen.

Proces en Regie

Regieverantwoordelijkheid en beheer aanvullend budget ligt bij de wijkregisseur Noordwest. Elk kwartaal worden de hoofdlijnen van de aanpak in de taskforce-regiegroep ASW besproken, waarin de wijkwethouder, de wijkregisseur en de projectleider ASW als vaste deelnemers bijeenkomen en waarbij de ambtelijke afdelingen en externe partners - in de vorm van een op te richten ASW-Adviesgroep - worden betrokken.
Jaarlijks wordt een voortgangsrapportage aan het gemeentebestuur over de Ontwikkelstrategie ASW aangeboden. De rapportage biedt de mogelijkheid aanpassingen en nieuwe ontwikkelingen in te voegen. De concept rapportage wordt met de ASW-Adviesgroep besproken (vertegenwoordiging van (plein)participanten).

Na bestuurlijke besluitvorming zal het uitvoeringsprogramma worden gestart. Onder verantwoordelijkheid van de wijkregisseur zal projectmanagement en deskundigheid van Grondzaken worden ingezet. De implementatie van de Ontwikkelstrategie in 2014 loopt via de programmamanager (uitwerking en opstelling publieksversie, bespreking resultaat met pleinvertegenwoordigers en opstarten uitvoering). Voor de uitvoering in de jaren 2015 t/m 2017 wordt een vaste projectleider ASW aangesteld met assistentie van Grondzaken (tbv financiële advisering, opdrachtverlening, makelaarsrol). De projectleider coördineert de uitvoering van activiteiten en projecten van de diensten. Hij/zij functioneert als gemeentelijk projectleider voor de locatie ontwikkelingen van de WOM. Over de deelprojecten wordt inspraak verleend. In samenwerking met de communicatieadviseur van Noordwest en de winkelstraatmanager wordt het imagotraject voor de ASW aangestuurd. Een website ASW en een ASW-bulletin wordt uitgegeven. De wijkregisseur coördineert, samen met de projectleider, de taskforce-regiegroep en zorgt voor afstemming met de externe partners van de ASW-Adviesgroep.
Met de voortgangsrapportage 2017 zal de ontwikkelingsstrategie geëvalueerd worden.

Vervolg






- Inleiding
- Hoofdlijnen Ontwikkelstrategie
- Budget, Proces en Planning
- ASW per deelgebied

Planning en Uitvoeringsprogramma

2014/april	- Besluitvorming over Ontwikkelstrategie ASW ism Brancheplan
2014/mei-juni	- Opstellen publieksversie Ontwikkelstrategie ASW
	- Terugkoppelen resultaat Ontwikkelstrategie ASW aan plein-vertegenwoordigers.
2014-2015	- Uitvoeringsprogramma 1e fase (beschikbaar budget/programma)
2016-2017	- Uitvoering 2e fase

Vervolg

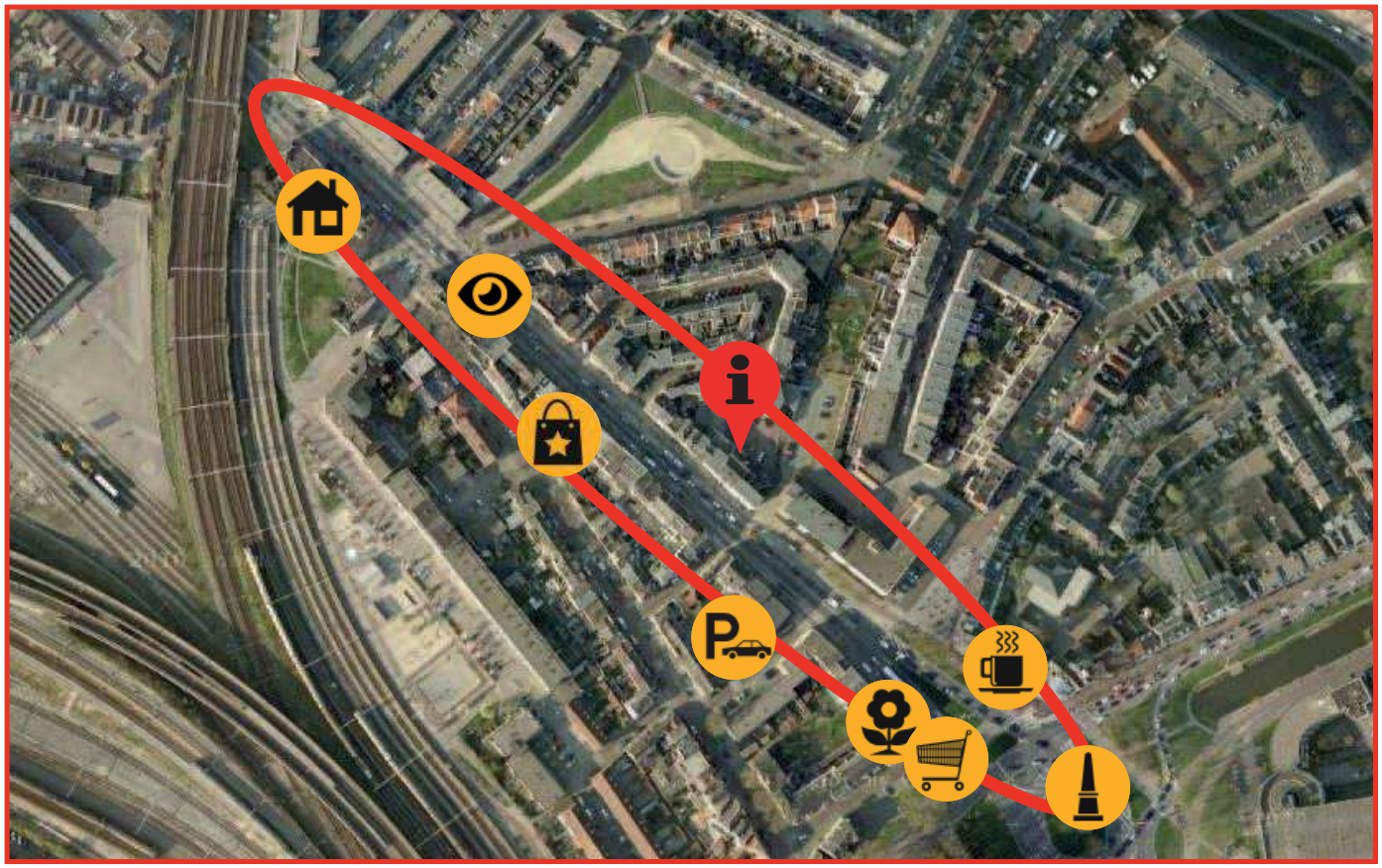
Gemeente Utrecht

Entree Amsterdamsestraatweg






- Toelichting
- ASW per deelgebied



Entree Amsterdamsestraatweg






Toelichting

ASW per deelgebied



a. Aanpak Kop ASW.
Momenteel wordt door de POS een SPvE voor de kop ASW/Daalsetunnel opgesteld.
Doelstelling vanuit ASW: economische versterking en allure; Poort van de ASW.
Bij opstelling SPvE rekening houden met wensen uit omgeving: plaatsing van een grote supermarkt met verdiepte parkeergarage en toevoeging van groen en verblijfsgebied voor de 1e Daalsebuurt.
Optie: L-vormige bebouwing langs de hoek ASW-verlegde Daalsetunnel, met een grote supermarkt en studentenhuisvesting, een park-café in de oksel aan de Oude Daalstraat, gecombineerd met een parkachtige inrichting. De bebouwing vormt een geluidswal voor de 1e Daalsebuurt.

Aan de noordzijde van de ASW-entree wordt, tegenover de school, een tijdelijke ontwikkeling voorgesteld (bijvoorbeeld een kiosk of markthal).Verwacht wordt dat de school op termijn zijn functie verliest en herontwikkeling zal volgen.

De herinrichting van de Entree ASW tot aan de huidige AH en Aldi voor het winkelende publiek tot verblijfsgebied; bevordering van de oversteekbaarheid. De uitvoering wordt afgestemd op de eventuele invoering van een 30 km-zone voor het gehele traject kop ASW-Marnixlaan.

b. Afgestemd op de toekomstige verkeerskundige ingrepen bij de entree van de ASW een kunstobject plaatsen in het midden van de ASW als oriëntatiepunt en beeldvanger voor de ASW.

c. Het pleintje Boorstraat/1e Daalsedijk heeft de potentie om uit te groeien tot een Kunstplein. De horecafunctie kan zich verder ontwikkelen met een terras en gebruik maken van het pleintje.
- Activiteiten worden ontplooid in samenhang met Het Huis en aan het plein gevestigde belanghebbenden;
- Aanvraag indienen bij Adviescommissie Beeldende Kunst voor een kunsttoepassing;
- Opstellen plan van aanpak en ontwerp voor herinrichting tot kunstplein in samenwerking met Het Huis en aan het plein gevestigde belanghebbenden. De kunstenaar Jozef Legrand zal hiervoor gevraagd worden.

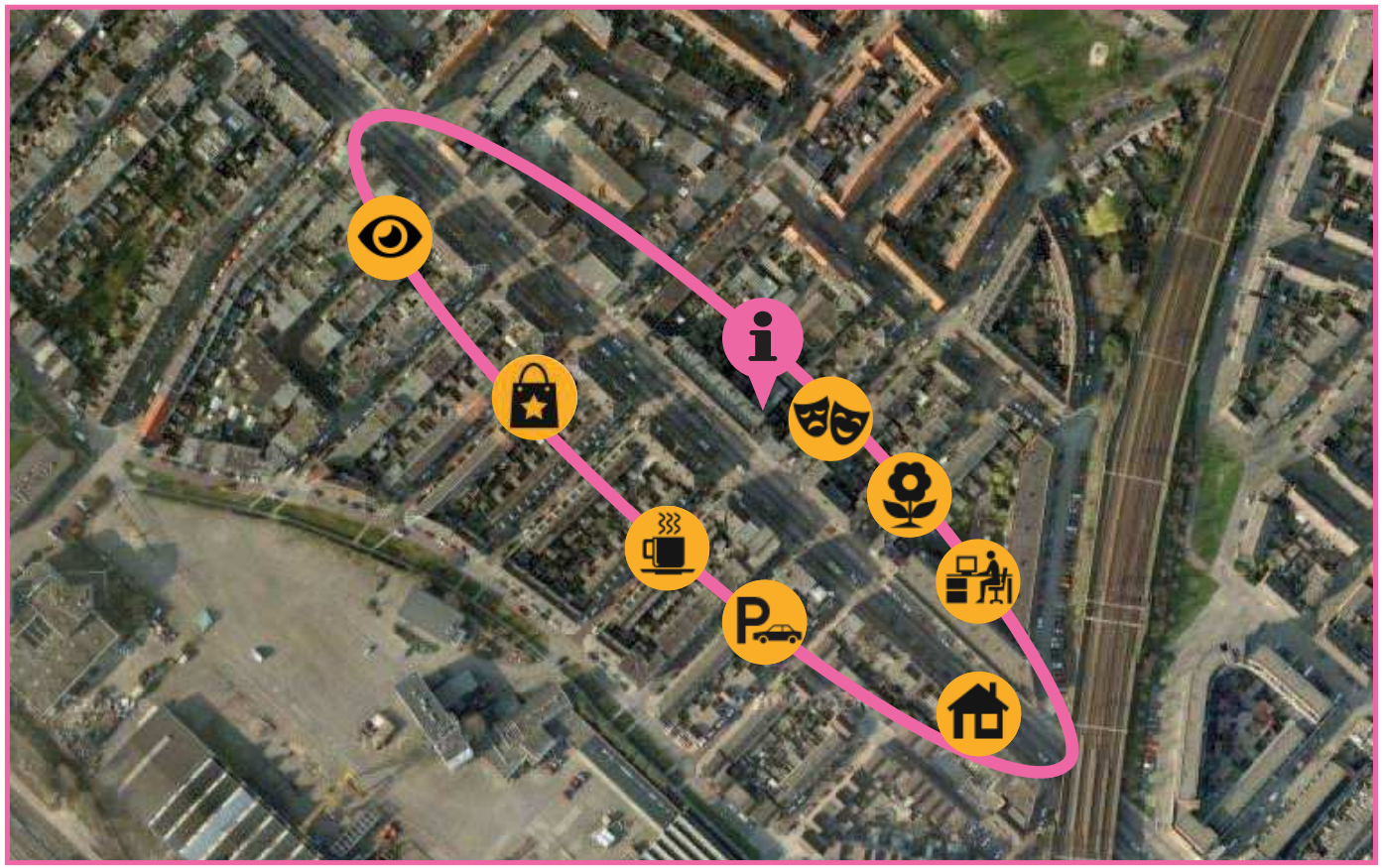
Gemeente Utrecht

Amsterdamsestraatweg Midden en Rond het Spoor






- Toelichting
- ASW per deelgebied



Amsterdamsestraatweg Midden en Rond het Spoor






Toelichting

ASW per deelgebied

- Gelet op de verhoogde leegstand in dit deelgebied wordt een functie- en bestemmingswijziging naar wonen extra gestimuleerd door naast de toepassing van het woningtoevoegingsfonds aanvullende bouwplan procesbegeleiding voor de eigenaren in te zetten.

- Gelet op de verhoogde (nachtelijke) overlast van vooral horeca en dienstverlenende bedrijven ontvangt dit deelgebied extra aandacht met alert, gecoördineerd toezicht en handhaving gericht op sluitingstijden, aard van de activiteiten, vergunningen, overtredingen.

- Potentieel gebied om een bedrijfscluster in combinatie met een ZZP-broedplaats te vestigen.

- Potentieel gebied voor vestiging van creatieve/culturele werkruimtes.

- Opwaardering van de winkelstrip tot een cluster met etnische voedingsspecialiteiten. In een aantal bestaande winkels, die worden samengevoegd, is de vestiging van een exotische (etnische) supermarkt mogelijk.

Gemeente Utrecht

Amsterdamsestraatweg Plantage

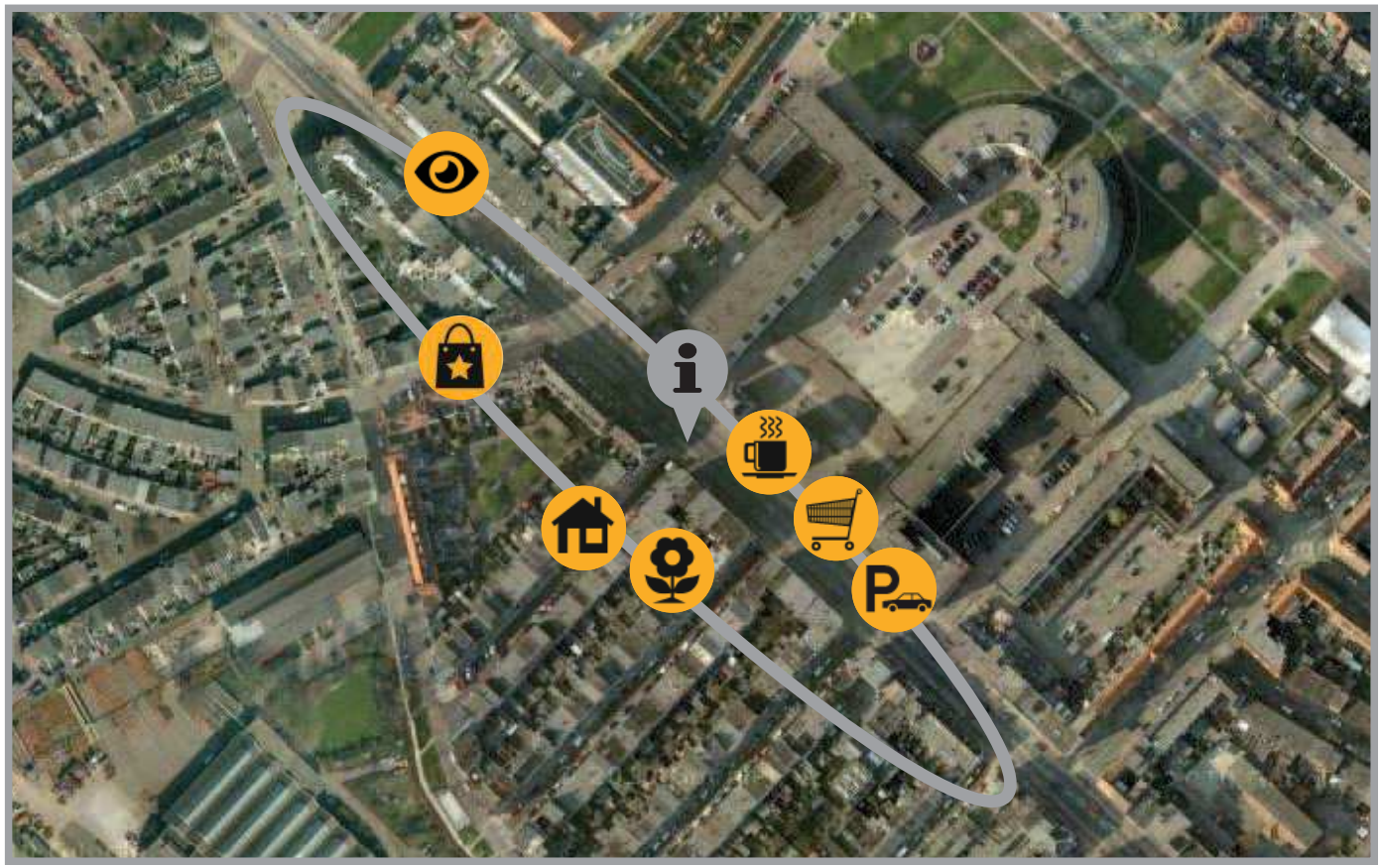








- Toelichting
- ASW per deelgebied



Amsterdamsestraatweg Plantage






Toelichting

ASW per deelgebied

- De entree-gebouwen van de Plantage zijn geschikt om nieuwe horeca of culturele functies aan de ASW te stimuleren. Een Grand-café/restaurant formule, waar de wijkbewoners nu nog voor naar de binnenstad van Utrecht gaan. Vergelijk de aanwezigheid van restaurants op de Biltstraat en Burgemeester Reigerstraat (/Nobelstraat). De WOM kan hier een rol gaan vervullen.

- De ASW langs de Plantage herinrichten tot verblijfsgebied, waardoor de relatie tussen de ASW, Plantage en het voetgangersgebied voor winkels en horeca versterkt wordt. De uitvoering wordt afgestemd op de eventuele invoering van een 30 km-zone voor het gehele traject kop ASW-Marnixlaan. De komst van Bagel en Beans toont de veerkracht van dit gebied en dit kan worden versterkt.

Gemeente Utrecht

Amsterdamsestraatweg Watertoren






- Toelichting
- ASW per deelgebied



Amsterdamsestraatweg Watertoren









Toelichting

ASW per deelgebied

- De locatie Radio Bos/Watertoren is geschikt om nieuwe horeca aan de ASW te stimuleren.
Grand-café/restaurant formule, waar de wijkbewoners nu nog voor naar de binnenstad van Utrecht gaan.
Vergelijk de aanwezigheid van restaurants op de Biltstraat en Burgemeester Reigerstraat (/Nobelstraat).
De WOM kan hier een rol gaan vervullen.

- Herinrichting van het pleintje bij Radio Bos/Watertoren ten behoeve van een publieks- en horecafunctie met terras.

- De herinrichting van het gebied tussen de Hema en het Oppenheimplein voor het winkelende publiek tot verblijfsgebied; bevordering van de oversteekbaarheid. De uitvoering wordt afgestemd op de eventuele invoering van een 30 km-zone voor het gehele traject kop ASW-Marnixlaan.

- Het buurtwinkelcentrum kan worden versterkt door, aan de overzijde van de Hema, Kruidvat en AH, winkelpanden samen te voegen ten behoeve van een grotere winkelformule. Ook de transformatie naar zorg, dienstverlening en wonen is hier mogelijk.

- Nog in 2014 worden (tegenover Radio Bos) een aantal boomspiegels beplant.

- Ook in 2014 worden op het aangrenzende Oppenheimplein extra bomen geplant om de bomenstructuur te versterken.

Amsterdamsestraatweg Julianapark









- Toelichting
- ASW per deelgebied



Amsterdamsestraatweg Julianapark







Toelichting

ASW per deelgebied

Het Julianapark is een sterke troef van de wijk, maar wordt "als onzichtbaar" ervaren. Voor de restaurant locatie maakt de gemeente in overleg met de eigenaar een plan om het park open te maken voor een terras, spelen en recreatie, afgestemd op de openingstijden van het park.
De toegankelijkheid van het park rond het restaurant wordt verbeterd; de terrasfunctie van het restaurant wordt afgestemd op het spelen van kinderen. De ontwikkelingspotentie van het restaurant en de uitstraling en het gebruik van het park worden verbeterd.

Gemeente Utrecht

Amsterdamsestraatweg Demka







- Toelichting
- ASW per deelgebied



Amsterdamsestraatweg Demka






Toelichting

ASW per deelgebied

- Economische Zaken verkent de mogelijkheid om door het introduceren van "regelvrije zones" tot een revitalisering van het Demka-terrein te komen.
Het Demka-terrein kan in het nieuwe bestemmingsplan voor de ASW worden meegenomen.
Opties daarbij zijn dat enkele (geheel of gedeeltelijk) bestemmingsvrije locaties (zogenaamde solids) worden benoemd. Of dat nieuwe bestemmingsmogelijkheden worden meegenomen, zodat een speerpuntfunctie aan het terrein wordt toegevoegd (bijvoorbeeld op het gebied van sport en fitness).

- Via het Meerjaren-Groen-Programma de gebruiksmogelijkheden van groen en oever langs het ARK voor recreatie verbeteren *(in overleg met de grondeigenaren)*. Daarbij onderzoeken of de langzaamverkeersverbinding langs het ARK tot aan de Havenweg kan worden doorgetrokken. Dit zo mogelijk meenemen in het nieuwe bestemmingsplan.

Amsterdamsestraatweg Amsterdam Rijnkanaal



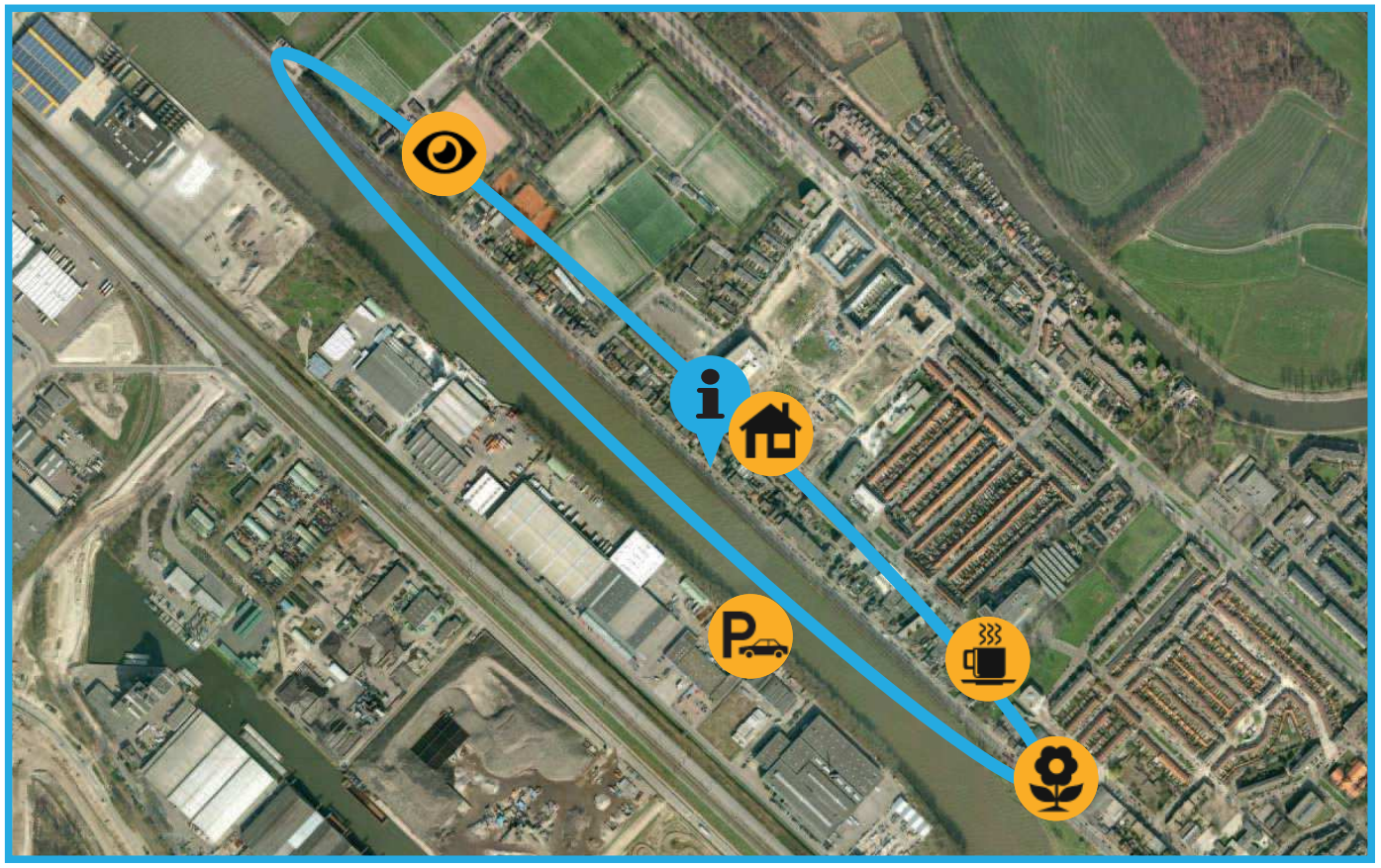






▶ Toelichting

▶ ASW per deelgebied



Amsterdamsestraatweg Amsterdam Rijnkanaal






Toelichting

ASW per deelgebied

Via het Meerjaren-Groen-Programma de gebruiksmogelijkheden van groen en oever ten noorden van Demka voor recreatie verbeteren *(in overleg met de grondeigenaren)*. Dit in samenhang met een goede oversteek naar Heukelomlob/Springerpark richting de Vecht. Daarbij onderzoeken of de langzaamverkeersverbinding langs het ARK tot aan het Demka-terrein kan worden doorgetrokken.
De groene invulling gaat bij het Demka-terrein over in een 2-zijdige bebouwing van de ASW.

Inventarisatielijst bestemmingsplan Amsterdamstraatweg

Adres	Bestaand gebruik	Toe te kennen bestemming	Opmerking
1e Daalsedijk 211-213	woning	Wonen	
1e Daalsedijk 286	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
1e Daalsedijk 292	bedrijfsruimte	Gemengd - 1 (Lijst onder A, adviesbureau)	winkelstraatfunctie
1e Daalsedijk 294	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
1e Daalsedijk 296	woning	Wonen	
1e Daalsedijk 300	woning	Wonen	
2e Daalsedijk 197	woning	Wonen	
2e Daalsedijk 56	woning	Wonen	
2e Daalsedijk 58	bouwbedrijf	Gemengd - 2, Lijst onder A (bedrijven, cat. 1 en 2)	functiemengingsfunctie
2e Daalsedijk 60-68	woning	Wonen	
2e Daalsedijk 70	huisartsenpraktijk	Gemengd - 2, Lijst onder A (medisch beroep)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 1	school	Maatschappelijk	
Amsterdamsestraatweg 3	gymzaal	Maatschappelijk	
Amsterdamsestraatweg 5-7	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 9-11	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 13	leverancier, winkel	Gemengd - 1, Lijst onder B, leverancier brood- en banketproducten	winkelstraatfunctie op adres
Amsterdamsestraatweg 13	lunchroom	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D2	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 15	supermarkt	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 17-21	supermarkt	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 27-29	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 29-35	supermarkt	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 59	kleermaker, stomerij	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kleermaker, stomerij)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 61	nagelstudio	Gemengd - 1 (Lijst onder A, nagelstudio)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 63	leverancier haarproducten	Gemengd - 1, Lijst onder B, leverancier haarproducten	winkelstraatfunctie op adres
Amsterdamsestraatweg 67	kledingzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 73-79	drogisterij	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 75-77	computerwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 79	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	

Amsterdamsestraatweg 81	kapper, haarverzorging	Gemengd – 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 83	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 85	kledingzaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 87	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 89	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 91	geldwisselkantoor	Gemengd – 1 (Lijst onder A, geldwisselkantoor)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 93	onbekend	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 95	rookwarenwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 97	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 99	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 101	fietsenwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 107	advocatenkantoor	Gemengd – 1 (Lijst onder A, advocatenkantoor)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 109	juwelier	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 111-113	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 115	afhaalzaak	Gemengd – 2, Lijst onder D, afhaalzaak	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 117	onbekend (staat leeg)	Gemengd – 2 (functiemengingsfunctie)	
Amsterdamsestraatweg 119	woning met kantoor	Gemengd – 2 (functiemengingsfunctie)	
Amsterdamsestraatweg 121	winkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 123	belwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, belwinkel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 125	slijterij	Gemengd – 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 127	nagelstudio	Gemengd – 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 129	geldwisselkantoor	Gemengd – 2, Lijst onder D, geldwisselkantoor	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 131	postverzorgingsbedrijf	Gemengd – 2, Lijst onder A (postverzorgingsbedrijf)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 133	onbekend	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 135	haarwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 137	winkel (staat leeg)	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 139	haarwinkel	Gemengd – 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 141	zorgverlening	Gemengd – 2, Lijst onder D, zorgverlening	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 171-173	uitzendbureau	Gemengd – 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 177	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 179	fietsenwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 181	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie

Amsterdamsestraatweg 183	fietsenwinkel	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 185	kleermaker	Gemengd - 2, Lijst onder A (kleermaker)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 187	belwinkel	Gemengd - 2, Lijst onder D, belwinkel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 189	massagesalon	Gemengd - 2, Lijst onder D, massagesalon	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 191	afhaalzaak	Gemengd - 2, Lijst onder D, afhaalzaak	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 193	massagesalon	Gemengd - 2, Lijst onder D, massagesalon	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 195	winkel	Gemengd - 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 197	seksshop	Gemengd - 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 199	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 201	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 203	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 205	kleermaker	Gemengd - 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 207	makelaar	Gemengd - 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 209	woning	Wonen	transformatie
Amsterdamsestraatweg 211	welzijnsorganisatie	Gemengd - 2, Lijst onder D, welzijnsorganisatie	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 213-215	gokkantoor	Gemengd - 2, Lijst onder D, gokkantoor	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 217-219	woning	Wonen	transformatie
Amsterdamsestraatweg 221	onbekend (staat leeg)	Gemengd - 2 (functiemengingsfunctie)	
Amsterdamsestraatweg 223	zorgverlening, dagbesteding	Gemengd - 2, Lijst onder D, zorgverlening	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 225	pizza-afhaalzaak	Gemengd - 2, Lijst onder D, afhaalzaak	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 227	bedrijfsruimte	Gemengd - 2 (bedrijf, cat. 1 en 2)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 229	onbekend (staat leeg)	Gemengd - 2 (functiemengingsfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 231-235	winkel (staat leeg)	Gemengd - 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 237	wasserij	Gemengd - 2, Lijst onder A (wasserij)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 239	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 241	woninginrichting	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 243	makelaar	Gemengd - 2, Lijst onder A (makelaar)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 245	wellness center	Gemengd - 2, Lijst onder A (fitness- of wellness center)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 247	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 249	winkel (staat leeg)	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 251	kapper, haarverzorging	Gemengd - 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 253-255	winkel (staat leeg)	Gemengd - 1 (detailhandel)	

Amsterdamsestraatweg 257	functie onbekend	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 259	adviesbureau	Gemengd – 1 (Lijst onder A, adviesbureau)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 261-263	fietsenwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 265	café	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 267	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 269	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 271	winkel (staat leeg)	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 273	kapper, haarverzorging	Gemengd – 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 273A	winkel (staat leeg)	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 275	slijterij	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 277	kledingzaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 277A	bloemenzaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 279	kantoorartikelen, tabak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 283	gemeentekantoor	Gemengd – 1, Lijst onder B, wijkbureau gemeente	winkelstraatfunctie op adres
Amsterdamsestraatweg 283	1e etage gemeentekantoor	Gemengd – 1, Lijst onder E, kantoor gemeente	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 285-287	kantoor	Gemengd – 1, Lijst onder D, kantoor	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 285-287	1e etage kantoor	Gemengd – 1, Lijst onder E, kantoor	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 287A	telefoonwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 287B	fotozaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 287C	bordeel (staat leeg)	Gemengd – 1, Lijst onder D, seksinrichting met additionele horeca	
Amsterdamsestraatweg 287D	bordeel (staat leeg)	Gemengd – 1, Lijst onder D, seksinrichting met additionele horeca	
Amsterdamsestraatweg 289	pandjeshuis	Gemengd – 1, Lijst onder B, pandjeshuis	winkelstraatfunctie op adres
Amsterdamsestraatweg 291	afhaalzaak	Gemengd – 1, Lijst onder D, afhaalzaak	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 293	fanshop	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 295	reisbureau	Gemengd – 1 (Lijst onder A, reisbureau)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 297-301	supermarkt	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 303	kapper, haarverzorging	Gemengd – 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 305	schoonmaakbedrijf	Gemengd – 1, Lijst onder D, schoonmaakbedrijf	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 307	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 309	woning	Wonen	

Amsterdamsestraatweg 311	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 315	computerspelwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 317	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 319	beveiligingsbedrijf	Gemengd – 2, Lijst onder A (beveiligingsbedrijf)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 321-325	meubelzaak	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 327	fysiotherapie	Gemengd – 2, Lijst onder A (paramedisch beroep)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 329-335	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 337-351	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 353	gereedschapswinkel	Gemengd – 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 355-357	bankfiliaal	Gemengd – 1 (Lijst onder A, bankfiliaal)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 359-365	supermarkt	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 373	apotheek	Gemengd – 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 373-377	warenhuis	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 379	bakkerij	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 381	dienstverlening (staat leeg)	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 383	massagesalon	Gemengd – 1, Lijst onder D, massagesalon	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 385	speelautomatenhal	Gemengd – 1, Lijst onder D, speelautomatenhal	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 387	patisserie	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 389	fietsenwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 391-393	drogisterij	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 395	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 397	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 399	kringloopwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 401-405	warenhuis	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 409-411	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 413-415	fietsenwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 421-419	thuiszorg	Gemengd – 1, Lijst onder B, zorgverlening	winkelstraatfunctie op adres
Amsterdamsestraatweg 423	stomerij	Gemengd – 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 425-429	seksshop	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 431-433	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 435	gitaarwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 437	woning	Wonen	

Amsterdamsestraatweg 439	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 441	coffeeshop (staat leeg)	Gemengd - 2, Lijst onder C, horeca, categorie D2	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 24	restaurant	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 26	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 28-30	tatoeage	Gemengd - 1 (Lijst onder A, tatoeagebedrijf)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 32	kledingzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 34	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 38	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 40	groentenwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 42	winkel feestartikelen	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 44	apotheek	Gemengd - 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 48	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 50	woning met kantoor	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 52-54	winkel feestartikelen	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 60	supermarkt	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 64	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 66	slijterij	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 68	tapijthandel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 70	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 72	printcentrum	Gemengd - 1 (Lijst onder A, printservice)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 74	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 76-78	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 80-82	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 84	wasserij	Gemengd - 1 (Lijst onder A, wasserij)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 86	snackbar	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie C	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 88	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 92-94	speelautomatenhal	Gemengd - 1, Lijst onder D, speelautomatenhal	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 96	telefoonwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 98	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 100	muziekwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 102-104	massagesalon	Gemengd - 1, Lijst onder D, massagesalon	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 106	fotozaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	

Amsterdamsestraatweg 108	haarwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 110	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 112	rookwaren	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 114	kapper, haarverzorging	Gemengd – 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 116	vishandel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 118	afhaalzaak	Gemengd – 1, Lijst onder D, afhaalzaak	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 120	winkel (staat leeg)	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 122	café	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 124	café	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 126	massagesalon	Gemengd – 1, Lijst onder D, massagesalon	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 128-134	paramedische praktijk	Gemengd – 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 138	afhaalzaak	Gemengd – 2, Lijst onder D, afhaalzaak	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 140	nagelstudio	Gemengd – 2, Lijst onder A (nagelstudio)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 142	bakkerij	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 144A	fietsenwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 144B	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 144C	massagesalon	Gemengd – 2, Lijst onder D, massagesalon	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 144D	telefoonwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 144G	restaurant	Gemengd – 2, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 144H-K	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 146	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 148	kledingzaak	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 150	supermarkt	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 152	woninginrichting	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 156	winkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 158	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 160	belwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, belwinkel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 162	restaurant	Gemengd – 2, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 164	massagesalon	Gemengd – 2, Lijst onder D, massagesalon	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 166	winkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 168	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 170	belwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, belwinkel	geen functiemengingsfunctie

Amsterdamsestraatweg 172	postverzorging	Gemengd - 2, Lijst onder A (postverzorgingsbedrijf)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 174	kapper, haarverzorging	Gemengd - 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 176	restaurant	Gemengd - 2, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 180	kapper	Gemengd - 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 182	snackbar	Gemengd - 2, Lijst onder C, horeca, categorie C	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 184	parfumerie	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 186	supermarkt	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 188	café	Gemengd - 2, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 190-192	fietsenwinkel	Gemengd - 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 194	sportwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 196	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 198	geldwisselkantoor	Gemengd - 1 (Lijst onder A, geldwisselkantoor)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 202	nagelstudio	Gemengd - 1 (Lijst onder A, nagelstudio)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 204	telefoonwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 206	restaurant	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 208	slagerij	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 210	zorgverlening	Gemengd - 1, Lijst onder B, zorgverlening	
Amsterdamsestraatweg 212	kledingzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 214	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 216	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 218	winkel (staat leeg)	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 220	kledingzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 222	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 224	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 226	elektronicawinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 228	afhaalzaak	Gemengd - 1, Lijst onder D, afhaalzaak	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 230-232	bakkerij	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 234	restaurant	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 236	café	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 238-240	restaurant	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 242	snackbar	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie C	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 244	fysiotherapie	Gemengd - 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie

Amsterdamsestraatweg 246	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 248-250	keukenzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 252	snackbar	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie C	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 254	haarwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 256	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 258	meubelzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 260	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 262	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 264	winkel met bedrijfsruimte	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 266	makelaar	Gemengd - 1 (Lijst onder A, makelaar)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 268	telefoonwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 270	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 272	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 274	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 276	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 278	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 280	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 282-284	tapijthandel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 286-288	warenhuis	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 290	ontharingsstudio	Gemengd - 1 (Lijst onder A, ontharingsstudio)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 292	slotenmaker	Gemengd - 1, Lijst onder D, slotenmaker	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 294	massagesalon	Gemengd - 1, Lijst onder D, massagesalon	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 296	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 296A	fotograaf	Gemengd - 1 (Lijst onder A, fotostudio)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 298-300	vishandel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 302	lunchroom	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D2	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 304	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 306	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 308	poelier	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 310	sekswinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 312	wasserij	Gemengd - 1 (Lijst onder A, wasserij)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 314	winkel automaterialen	Gemengd - 1 (detailhandel)	

Amsterdamsestraatweg 316	supermarkt	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 318	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 320	poort speeltuin	Gemengd - 1 (ondergeschikt)	doorgang naar speeltuin
Amsterdamsestraatweg 320C	tandzorg	Gemengd - 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 320F	uitzendbureau	Gemengd - 1 (Lijst onder A, uitzendbureau)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 320I	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 320	juwelier	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 322	makelaar	Gemengd - 1 (Lijst onder A, makelaar)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 324	restaurant	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 326	kledingzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 328	restaurant	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 330	kledingzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 332	café	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 334	restaurant	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 336	café	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 338	belwinkel	Gemengd - 1, Lijst onder D, belwinkel	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 340-342	winkel (staat leeg)	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 344	huishoudelijke artikelen	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 346-350	winkel (staat leeg)	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 374-376	electronicawinkel	Gemengd - 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 378	electronicawinkel	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 380	lunchroom	Gemengd - 2, Lijst onder C, horeca, categorie D2	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 384-388	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 390	snackbar	Gemengd - 2, Lijst onder C, horeca, categorie C	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 392	winkel	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 394	kledingzaak	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 396	massagesalon	Gemengd - 2, Lijst onder D, massagesalon	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 398	woning met winkel	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 400	winkel	Gemengd - 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 402	café	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 404	keramiekwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 406	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	

Amsterdamsestraatweg 408	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 410 bis	assurantiekantoor	Gemengd - 1 (Lijst onder A, assurantiekantoor)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 412	dierenwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 414-416	fietsenwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 418	opticiën	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 420	kantoorhandel, rookwaar	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 422-432	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 434	kapper, haarverzorging	Gemengd - 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 436-446	woning	Wonen	
Anemoonstraat 1 -1bis	woning	Wonen	
Van Beuningenplein 1	woning	Wonen	
Geraniumstraat 1	fitness center	Gemengd - 2, Lijst onder A (fitness- of wellness center)	functiemengingsfunctie
Josephlaan 2	bloemenzaak	Gemengd - 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Marnixlaan 8	telecomwinkel	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Marnixlaan 10	woning	Wonen	
Marnixlaan 12	woning	Wonen	
Marnixlaan 14	juwelier	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Marnixlaan 16-20	woningen	Wonen	
Marnixlaan 22	woning	Wonen	
Marnixlaan 24-26	woningen	Wonen	
Marnixlaan 28-30	tapijthandel	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Marnixlaan 32-110	woningen	Wonen	
Marnixlaan 112	dienstverlening (staat leeg)	Gemengd - 2, Lijst onder A	
Marnixlaan 114	winkel (staat leeg)	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Marnixlaan 116	woning	Wonen	
Marnixlaan 118	restaurant	Gemengd - 2, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Marnixlaan 3-5	woningen	Wonen	
Marnixlaan 7	woning	Wonen	
Marnixlaan 9-19	woningen	Wonen	
Marnixlaan 21-23	pizza-afhaalzaak	Gemengd - 2, Lijst onder D, afhaalzaak	geen functiemengingsfunctie
Marnixlaan 25-57	woningen	Wonen	
Marnixlaan 59	tandarts	Gemengd - 2, Lijst onder A (medisch beroep)	functiemengingsfunctie

Marnixlaan 61	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Marnixlaan 63-97	woningen	Wonen	
Marnixlaan 99	makelaar	Gemengd – 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Mimosastraat 2 en 4	zorgverlening (staat leeg)	Gemengd – 1, Lijst onder B, zorgverlening	winkelstraatfunctie op adres
Ondiep Zuidzijde 201-237	woningen	Wonen	
Ondiep Zuidzijde 199	oosterse geneeskunde	Gemengd – 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie
Plantage 2	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Plantage 4	drogisterij	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Plantage 6	warenhuis	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Plantage 10	kringloopwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Plantage 12-18	thuiszorg, welzijn	Gemengd – 1, Lijst onder B, thuiszorginstelling	winkelstraatfunctie op adres
Plantage 20-170	woningen	Wonen	
Plantage 17-155	woningen	Wonen	
Plantage 15	supermarkt	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Plantage 7-13	warenhuis	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Plantage 1	onbekend	Gemengd – 1 (Lijst onder A, bibliotheek)	winkelstraatfunctie
Plantage 1A en 1B	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Weerdsingel 8	lunchroom	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D2	horecafunctie

Laatst gewijzigd: 14 december 2016

Amsterdamsestraatweg – cultuurhistorische inventarisatie.

Individuele panden met bijzondere architectuur

1. *Amsterdamsestraatweg 32-34,* architectuur met veel metselwerk detaillering, rond 1900. Velden boven en onder de ramen gevuld met siermetselwerk. Ook de puien op de begane grond zijn nog grotendeels origineel.





2. *Amsterdamsestraatweg 40*, architectuur met bijzondere raamvormen met glas-in-lood op de verdieping, rond 1915.



3. *Amsterdamsestraatweg 44-44bis*, apotheek met bijzonder materiaalgebruik, met name de pui van rond 1950. Nog in hoge mate gave pui.



4. *Amsterdamsestraatweg 76-78*, dubbel woonhuis met neo-klassieke vormgeving. Gevel is nog bijzonder gaaf bewaard gebleven. Geen winkelpuien, maar woon huis is bijzonder in dit deel van de straat.



5. *Amsterdamsestraatweg 80-82 -84-86*, 1910 (en rond 1920), bijzondere baksteen architectuur. Deels zijn ook de puien nog in originele staat aanwezig.



Bijzondere detaillering van de gevels.



6. *Amsterdamsestraatweg 101*, Amsterdamse schoolstijl-architectuur inclusief de pui (1923). Nog grotendeels in originele staat (behalve de kleurstelling van de pui).



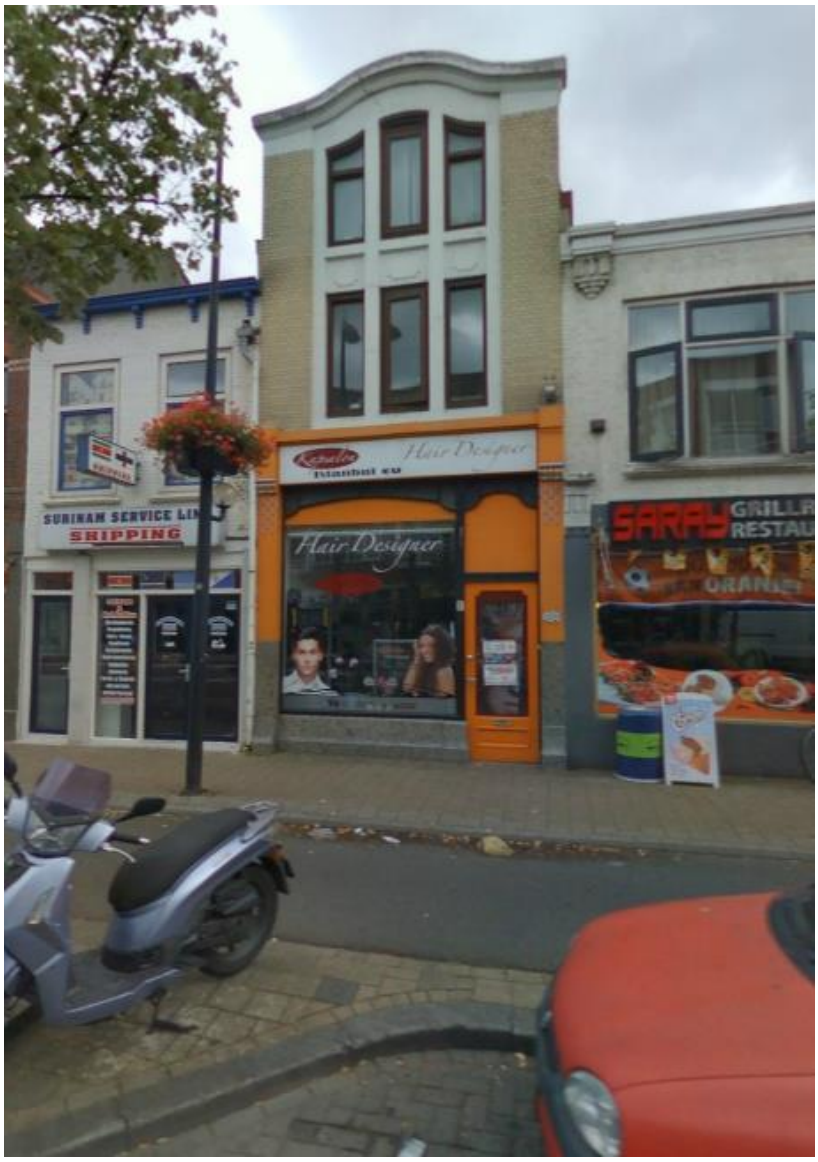
7. *Amsterdamsestraatweg 108-110*, bijzondere architectuur en materiaalgebruik (gele verblendsteen - pui geheel vernieuwd).



8. *Amsterdamsestraatweg 114, pui* (rond 1916). Waarschijnlijk restant van een De Gruyterpui. Tegelwerk met art-deco elementen.



9. *Amsterdamsestraatweg 174*, pand met bijzondere architectuur, invloed van Sezession-architectuur en daarmee vrij uniek in Utrecht (rond 1914).



10. *Amsterdamsestraatweg 287A* , karakteristiek woon-winkelpand in jaren dertig architectuur. Inclusief houten pui met glas-in-lood.



11. *Amsterdamsestraatweg 317/Van Beuningenplein 9*, hoekpand in stoere Amsterdamseschoolstijl, uitgevoerd met veel detaillering.





Karakteristieke detaillering behorende bij de architectuur van de Amsterdamseschool.

12. *Amsterdamsestraatweg 421/Marnixlaan 3, 5 en 7 (inpandig)*, architectuur en volume benadrukken de hoek, fraaie detaillering in metselwerk, raamvormen en kozijnen. Stijl van de Amsterdamseschool.



Bijzondere gevelreeksen met uniforme architectuur als onderdeel van een samenhangend blok

1. *Amsterdamsestraatweg 206- 222,* woningbouw met winkel van Utrechtse Bouwvereniging voor Spoorwegpersoneel, vormt eenheid met beide zijstraten. Rijk versierde architectuur van rond 1900. Inclusief enkele originele winkelpui. Ook de winkelpui uit de jaren vijftig (hoekpand) is bijzonder en vanwege de gaafheid vrij uniek.



2. *Amsterdamsestraatweg 265-269/Mimosastraat1*, architectuur in de trant van de Amsterdamseschoolstijl met diverse bijzondere detaillering, zoals een paraboolvormige deur (nu venster) en beeldhouwwerk op begane grond niveau (rond 1925).





3. *Amsterdamsestraatweg 268 –280*, baksteenarchitectuur met veel gevelversiering (rond1910). Baksteenpatronen in de geveltoppen. (Het hoekpand is witgeschilderd)





4. *Amsterdamsestraatweg 302-312/Knopstraat 1*, reeks panden in Jugendstil met op de kop een bijzondere gave Jugendstil-pui.







Jugendstil-pui in hoefijzervorm van een gaafheid die buiten de binnenstad zeldzaam is. Datering 1901.

5. *Amsterdamsestraatweg 320 (A -Q)/Egelantierstraat 2*, blok woon-winkelpanden in jaren dertig architectuur en mooie detaillering van trappenhuizen en karakteristieke kapvorm.



6. *Amsterdamseschoolstijl 422/Geraniumstraat 1- 446/St. Josephlaan 2*, karakteristieke woningbouw van de (vm) R.K. Woningbouwbvereniging Juliana. Met name opvallend vanwege de hoog opgetrokken schoorstenen.



Bijzondere winkelpuien, opgenomen in de winkelpuien inventarisatie (reeds genoemd bij de hierboven genoemde panden)

Amsterdamsestraatweg 114 – de Gruyterpui
,, 44-44bis
,, 302/ Knopstraat 1 Jugendstil
,, 101 – pui -(1923)
,, 218 – jaren vijftig pui, gaaf en zeldzaam
,, 287A – pui

Gevelreeksen die gekenmerkt wordt door individuele panden, waarbij geen verhoging gewenst is die alle panden gelijktrekt. Doel is om de herkenbare individualiteit van de historische Amsterdamsestraatweg te bewaken.

Amsterdamsestraatweg 24-54, gevelreeks met individuele panden, datering eerste kwart 20e eeuw. Kenmerkend voor de ontwikkeling langs de Amsterdamsestraatweg vanuit de binnenstad.



Amsterdamsestraatweg 66-78, gevelreeks met individueel herkenbare panden, daterend uit vroeg ontwikkeling van bebouwing vanuit de binnenstad. Kapvormen nog relatief gaaf.



Gemeente Utrecht

Beoordeling luchtkwaliteit Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

Conform: Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Colofon

Uitgave
Gemeente Utrecht,
Sector Milieu & Mobiliteit
Afdeling Expertise Milieu

Auteur
drs. A.M.M. (Wiet) Baggen en
drs, L.G.C. (Lara) Haxe-Verhoeven

Projectnaam
Beoordeling luchtkwaliteit Amsterdamsestraatweg

Rekenmodel
NSL-Rekentool-2016

Verkeersmodel
Vru3.3u

Datum 15 december 2016

Meer informatie
Adres
Telefoon 030 - 286 0000
E-Mail milieu@utrecht.nl
www.utrecht.nl/milieu

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Doel luchtkwaliteitsonderzoek 4
1.3 Plangebied en -omschrijving 4
1.4 Leeswijzer 4
2 Wetgeving 5
2.1 Wet luchtkwaliteit 5
2.2 Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) 6
2.3 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 7
2.4 Besluit gevoelige bestemmingen 7
2.5 Beschouwde stoffen 8
3 Onderzoeksopzet en invoergegevens 9
3.1 Uitgevoerde luchtberekeningen 9
3.2 Invoergegevens verkeer 10
4 Resultaten 12
4.1 Inleiding en resultaten 12
4.2 Bespreking resultaten 12
5 Samenvatting en Conclusie 12
Bijlage 1. Invoergegevens 14
Bijlage 2. Resultaten 17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In opdracht van de sector Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO is door de afdeling Milieu en Mobiliteit (Expertise Milieu) een beoordeling van de luchtkwaliteit verricht voor het gebied Amsterdamsestraatweg.

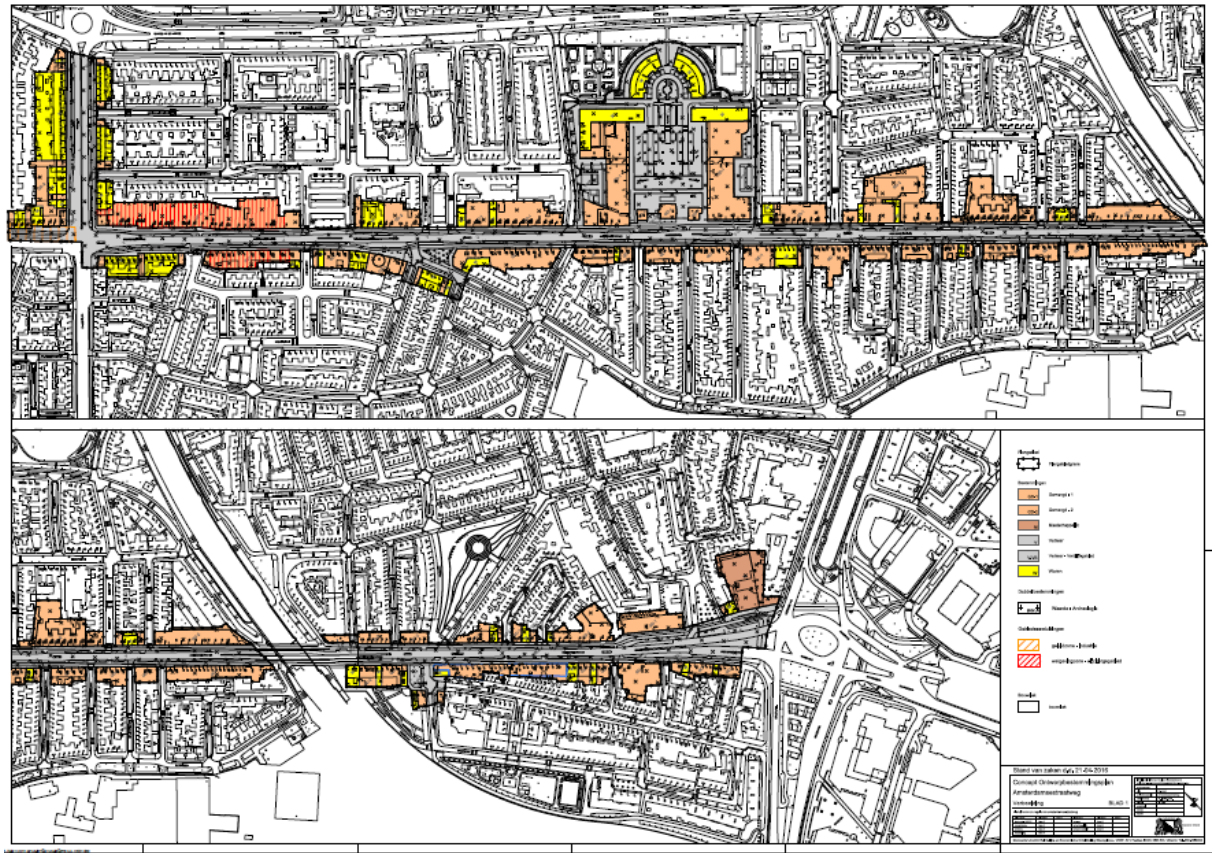
1.2 Doel luchtkwaliteitsonderzoek

In dit onderzoek wordt de ontwikkeling in het bestemmingsplangebied Amsterdamsestraatweg getoetst aan de luchtkwaliteitseisen. Het onderzoek toetst of het project ook met de laatste inzichten zonder overschrijdingen gerealiseerd kan worden. Het rapport vormt een onderbouwing voor het aspect luchtkwaliteit bij de relevante ruimtelijke besluiten.

1.3 Plangebied en -omschrijving

Het plangebied Amsterdamsestraatweg loopt over de Amsterdamsestraatweg van de Weerdsingel Westzjide tot aan de Cornelis Mertensstraat. De Marnixlaan valt voor de eerste ca 100 meter ook binnen het plangebied.

Het bestemmingsplan omvat meerdere onderdelen die tot doel hebben om de leefbaarheid van het gebied te vergroten.



Figuur 1.1: Bestemmingsplangebied Amsterdamsestraatweg

1.4 Leeswijzer

In deze rapportage wordt allereerst in hoofdstuk 2 ingegaan op het wettelijke kader, waarna in hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de gehanteerde onderzoeksopzet en de gebruikte invoergegevens. In hoofdstuk 4 komen de berekeningsresultaten aan de orde. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 afgesloten met de conclusies.

2 Wetgeving

Dit hoofdstuk licht de regelgeving rond luchtkwaliteit toe. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), die op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking is getreden (ook wel genoemd de "Wet luchtkwaliteit"). De Wet luchtkwaliteit (Wlk) stelt de verplichting om de invloed van het plan op de luchtkwaliteit te beoordelen.

In de Wet op de ruimtelijke ordening is vastgelegd dat bestemmingsplannen ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden opgesteld. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij ruimtelijke planvorming uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd.

2.1 Wet luchtkwaliteit

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht, is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (Wlk) middels de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (Stb 414, 2007). Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden. Deze wet is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit. Onder de Wlk vallen onder andere de volgende AMvB's en Ministeriele Regelingen:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (StB 440, 2007);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (SC 218, 2007);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (SC 220, 2007) alsmede de Wijziging Regeling beoordeling luchtkwaliteit (voor het laatst gewijzigd op 10 augustus 2009.

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) staat een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen. Het gaat in ieder geval om ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen milieu, die direct gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben en daardoor kunnen bijdragen aan overschrijding van een grenswaarde.

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit uitoefenen, indien aannemelijk is gemaakt dat:

a) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
b1) de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
b2) bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
c) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde is opgenomen (lid 1 onder c);
d) het voorgenomen besluit past binnen, is genoemd in of is in elk geval niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Met andere woorden, luchtkwaliteitseisen vormen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, als tenminste aan één van de bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan.

Toepasbaarheid (artikel 5.19 lid 2 Wm)

De luchtkwaliteitseisen zijn niet van toepassing in onderstaande situaties:

a) locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is;
b) terreinen waarop een of meer inrichtingen zijn gelegen, "waarop de arbo-wetgeving van toepassing is";
c) de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

Op 1 augustus 2009 zijn de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Tevens is op deze datum het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht geworden.

NSL

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten. Het NSL moet ervoor zorgen dat gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) wel aan de grenswaarden gaan voldoen. Het NSL bevat daartoe een omvangrijk maatregelenpakket, met zowel landelijke, regionale als gemeentelijke maatregelen. Op deze maatregelen rust een uitvoeringsplicht.

Op 1 augustus 2009 zijn de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Met het Derogatiebesluit heeft Nederland van de Europese Commissie uitstel (derogatie) gekregen van de termijnen waarbinnen aan de grenswaarden moet worden voldaan. Het NSL, dat tevens op 1 augustus 2009 van kracht geworden is, heeft ter onderbouwing gediend van de derogatie.

De derogatie is op 1-1-2015 afgelopen. Om te kunnen monitoren of de grenswaarden in 2015 gehaald zijn, loopt het NSL door tot en met 31-12-2016.

De monitoring van het NSL vindt plaats met behulp van de 'Monitoringstool'. Met de 'Monitoringstool' wordt de voortgang van het NSL bewaakt. Het RIVM stelt jaarlijks een monitoringsrapportage op, waarin de uitkomsten van de Monitoringstool worden beschreven. Als hieruit blijkt dat een maatregel minder effect heeft of een project juist meer luchtverontreiniging oplevert, vereist de systematiek van het NSL dat er extra maatregelen worden genomen.

Grenswaarden

In de bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijn stof), lood, koolmonoxide en benzeen. Aan de meeste van deze stoffen wordt in Nederland ruimschoots voldaan. Tabel 2.1 geeft aan welke normen voor de Nederlandse situatie relevant zijn.

Tabel 2.1: Normen uit de Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
Stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	uurgemiddelde concentratie	max. 18 keer per kalenderjaar meer dan 200 µg/m³
Fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per kalenderjaar meer dan 50 µg/m³
Fijn stof ($PM_{2.5}$)	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m³

2.2 Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

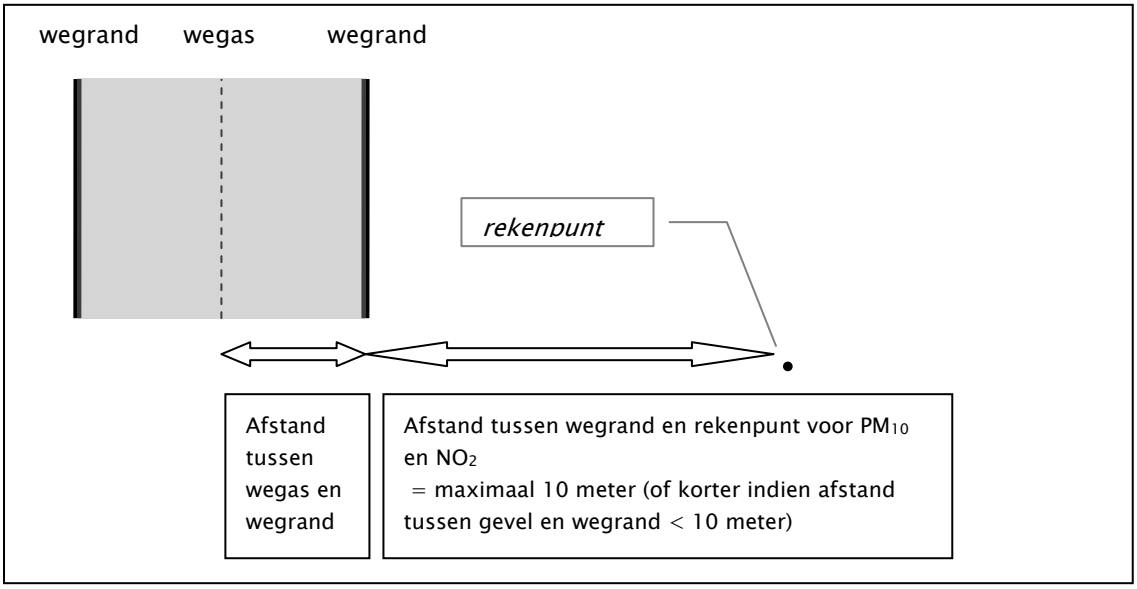
In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de Regeling NIBM zijn uitvoeringsregels vastgelegd met betrekking tot het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM). Een project of plan is NIBM als de toename van de concentraties door het project niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2).

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project niet is opgenomen in de Regeling NIBM, dan moet op andere wijze aannemelijk worden gemaakt dat het project NIBM bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van verkeers- of luchtberekeningen.
Daarbij moet rekening worden gehouden met de anticumulatiebepaling (artikel 5 Besluit NIBM). Dit betekent dat nibm-locaties (kantoren, woningen, inrichtingen etc.) die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die in elkaars nabijheid zijn gelegen dienen te worden beschouwd als één locatie. Als criterium voor nabijheid wordt een afstand gehanteerd van 1.000 meter vanaf de grens van

de betreffende locatie of inrichting. Locaties of inrichtingen mogen buiten beschouwing blijven, voor zover de toename van de concentraties ter plaatse niet meer bedraagt dan 0,1 µg/m^3

2.3 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitonderzoeken. In de regeling zijn het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit, de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 en de regeling Ozon geïntegreerd. De regeling bevat bepalingen over de plaats waar bij wegen of inrichtingen gerekend dient te worden. Eén van de belangrijkste punten in de regeling is het vastleggen van meetafstanden en rekenafstanden. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen worden de concentraties stikstofdioxide en fijn stof bepaald op maximaal 10 meter van de wegrand. Als de rooilijn van bebouwing dichter bij de weg staat dan deze afstand dient de afstand vanaf de wegrand tot de rooilijn aangehouden te worden (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1. Te hanteren afstanden voor NO_2 en PM_{10}.

Tevens is in de regeling vastgelegd met welke rekenmethode gerekend dient te worden. Voor dit luchtkwaliteitonderzoek is voor vrijwel alle wegen binnen het plangebied gebruik gemaakt van standaard rekenmethode 1. Bij toepassing van deze methode voldoet de beschouwde situatie aan de volgende voorwaarden:

- de weg ligt in een stedelijke omgeving;
- de maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 meter ten opzichte van de weg-as[1];
- er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de wegen en de omgeving;
- langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies.

2.4 Besluit gevoelige bestemmingen

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

Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, met name kinderen, ouderen en zieken. Het Besluit beoogt de realisering van gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke provinciale en rijkswegen tegen te gaan, als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit voor fijn stof of stikstofdioxide. Voor een rijksweg speelt een onderzoekszone van 300 meter en voor provinciale wegen 50 meter, vanaf de rand van de weg. Binnen deze zone moet worden onderzocht of sprake is van een (dreigende) overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit.

[1] Voor de wegtypen 1 en 4 geldt een maximum van 60 meter.

Kort samengevat geldt dat, indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden in een onderzoekszone, een gevoelige bestemming ofwel niet gerealiseerd mag worden (bij nieuwbouw) ofwel niet mag worden uitgebreid (bij bestaande bouw).

In het onderhavige bestemmingsplan worden geen gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt binnen de onderzoekszone, zodat het Besluit gevoelige bestemmingen hier niet van toepassing is.

2.5 Beschouwde stoffen

Uit metingen en berekeningen van het LML[2] en PBL[3] (o.a. de Grootschalige Concentraties Nederland) en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat in Nederland alleen nog lokaal sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarde voor de stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Voor de concentraties van de overige luchtverontreinigende stoffen geldt dat deze reeds geruime tijd en overal in Nederland op een niveau liggen dat algemeen als aanvaardbaar wordt beschouwd. Fijn stof en NO_2 zijn daarmee de meest relevante stoffen in het kader van de beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

In dit onderzoek wordt de gedetailleerde analyse van de luchtkwaliteit daarom beperkt tot de voor luchtkwaliteit maatgevende stoffen fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Voor fijn stof zijn zowel de jaargemiddelde concentraties bepaald als het aantal dagen per jaar dat de concentraties fijn stof hoger zijn dan 50 µg/m^3. Voor stikstofdioxide zijn de jaargemiddelde concentraties bepaald. Overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide vinden in Utrecht niet plaats.

[2] LML: 'Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit', www.lml.rivm.nl

[3] PBL: 'Planbureau voor de leefomgeving' www.pbl.nl

3 Onderzoeksopzet en invoergegevens

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de luchtkwaliteitsbeoordeling uitgewerkt.

3.1 Uitgevoerde luchtberekeningen

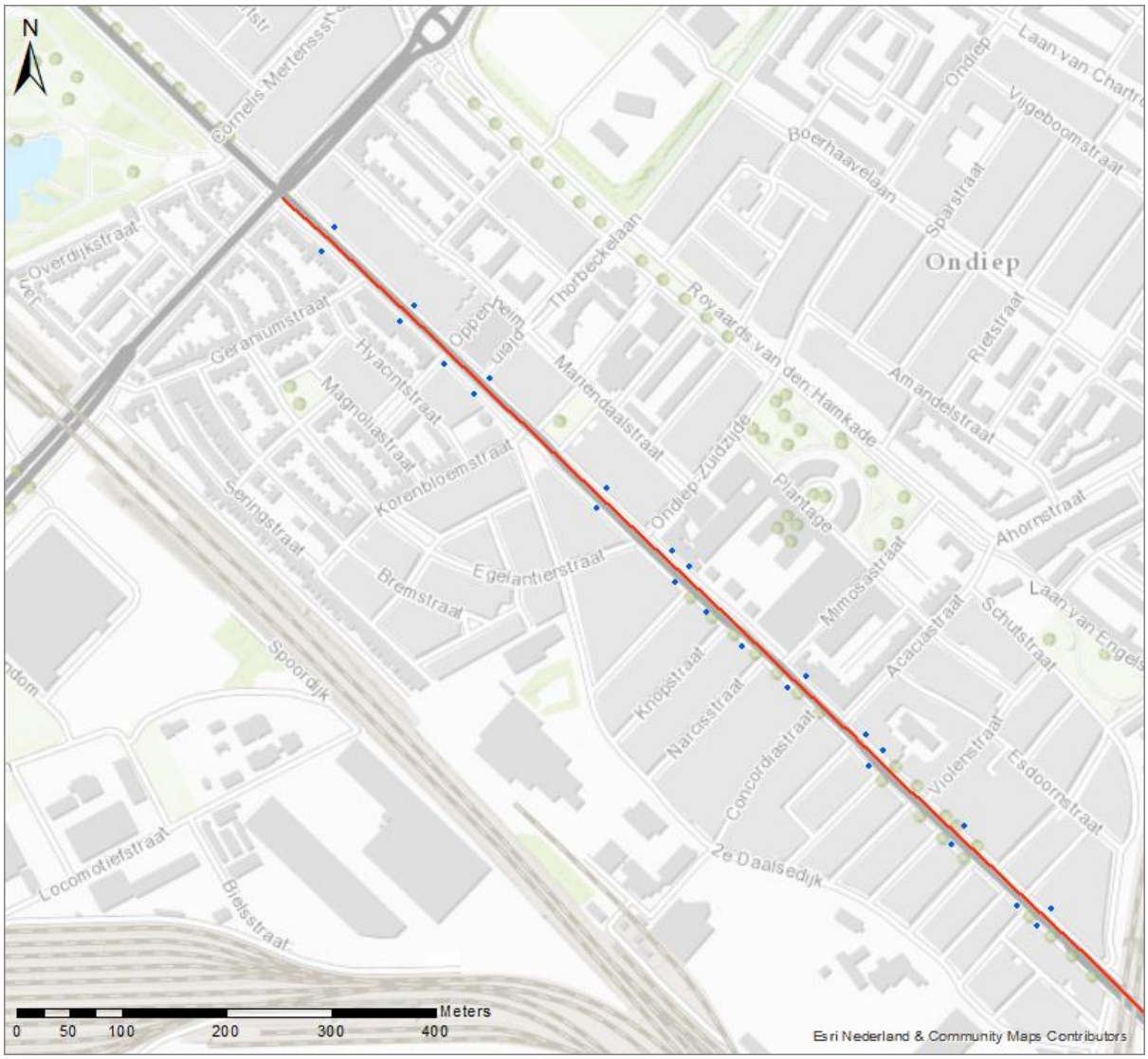
De luchtberekeningen zijn uitgevoerd voor de relevante wegen (hoofdwegen en ontsluitingswegen) in het bestemmingsplangebied Amserdamsestraatweg. De voor dit onderzoek gebruikte verkeersgegevens worden in paragraaf 3.2 besproken.

Jaar van vaststelling (2016)
Het bestemmingsplan zal naar verwachting in 2016 worden vastgesteld. Voor de omgeving rondom het plangebied zijn in de NSL-Monitoringstool geen gegevens beschikbaar voor het jaar van vaststelling, maar er zijn wel gegevens beschikbaar voor 2015 en 2025. Hiervan is 2015 het meest kritisch. Het jaar 2015 is daarom gekozen als basisjaar voor de berekening.

In de berekeningen is gebruik gemaakt van de emissiefactoren en overige wegbijdragen, zoals gepubliceerd in maart 2016. Het toepassen van deze emissiefactoren en wegbijdragen is worst case ten opzichte van de verwachte situatie na de ingebruikname van de ontwikkelde functies. Dit komt doordat de emissie van het gemiddelde Nederlandse wagenpark in de loop der tijd afneemt als gevolg van autonome verschoning van het wagenpark. Dit blijkt ook uit de NSL-Monitoringstool, waarin de verwachte concentraties voor het plangebied in 2015 hoger zijn dan in 2025.

10 jaar na vaststelling (2026)
Voor de omgeving rondom het plangebied zijn in de NSL-Monitoringstool geen gegevens beschikbaar voor 10 jaar na vaststelling, maar er zijn wel gegevens beschikbaar voor 2020 en 2030. Hiervan is 2020 het meest kritisch. Dit blijkt ook uit de NSL-Monitoringstool, waarin de autonome concentraties voor het plangebied in 2020 hoger zijn dan in 2030. De berekeningen hebben daarom plaatsgevonden met de verkeers- en emissiegegevens uit de NSL-monitoringstool voor 2020. De receptoren zijn gelijk aan de berekening voor het jaar na vaststelling.

Berekeningsmethode
De berekeningen van de effecten van de nieuwe inzichten op de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd met de NSL-Rekentool-2016. Met dit model worden de concentraties schadelijke stoffen berekend uitgaande van drie componenten: de achtergrondconcentratie, de lokale bijdragen en de bijdrage van het onderhavige plan.



Figuur 3.1 Overzicht receptoren binnen het plangebied

3.2 Invoergegevens verkeer

In deze paragraaf worden de belangrijkste invoergegevens besproken. De complete invoergegevens zijn opgenomen in bijlage 1.

Verkeersintensiteiten

Voor de berekening van de verkeersintensiteiten in het plangebied heeft de gemeente gebruik gemaakt van het verkeersmodel Vru3.3u, zoals dat door het college van B&W van de gemeente Utrecht op 1 november 2016 is vastgesteld. In het verkeersmodel Vru3.3u is de Utrechtse situatie qua ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen) meer gedetailleerd en geactualiseerd opgenomen. Het basisjaar voor het autoverkeer is 2015 en het vrachtverkeer is nader gedifferentieerd naar middelzware en zware voertuigen.

Het verkeersmodel heeft vervolgens uit de inwonersaantallen en arbeidsplaatsen (aan de hand van reismotief, zoals woon-werk, studie, zakelijk, recreatief) het aantal autoritten berekend. De gebruikte verkeersgegevens zijn opgenomen in bijlage 1. Voor het project geldt geen verkeer aantrekkende werking, dus de intensiteiten uit 2015 zijn gelijk aan de autonome intensiteiten in VRU3.3u voor het jaar 2015.

Overige invoergegevens

De overige invoergegevens betreffen de input van de rekenmodel NSL-Rekentool. Het gaat om zaken als wegvaklengte, samenstelling verkeer (licht, midden, zwaar), snelheidstype, stagnatiefactor, en bijdrage van SRM2-wegen uit de omgeving. Bijlage 1 geeft een toelichting op en inzicht in de gebruikte parameters.

Voor de wegtypen, bomenfactor, afstand tot de weg en bebouwing is een nieuwe inschatting gemaakt op basis van de projectgegevens. De wegen en rekenpunten in het modelgebied zijn gecontroleerd aan de hand van de voorgenomen aanpassingen en de huidige situatie. Deze aanpassingen leiden ertoe dat meerdere rekenpunten een nieuw wegtype hebben gekregen en dat dat enkele rekenpunten verplaatst zijn om beter bij de gevel te passen. De verplaatsingen zijn doorgaans kleiner dan 0,5 meter.

Het plan voorziet in het voornemen om de bomenrijen meer continu te maken. In een stedelijke omgeving hebben bomen een concentratieverhogend effect, doordat de verdunning van de door het verkeer uitgestoten gassen wordt vertraagd. In de berekening is de worst case aanname toegepast dat de bomenfactor langs de gehele weg wordt verhoogd naar 1.25. Een bomenfactor van 1.25 houdt in dat de bomen een onderlinge afstand hebben die kleiner is dan 15 meter.

4 Resultaten

4.1 Inleiding en resultaten

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$). Er zijn in dit onderzoek daarom alléén berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$).

In bijlage 2 zijn de volledige berekeningsresultaten voor alle onderzochte wegvakken opgenomen voor stikstofdioxide (NO_2, de jaargemiddelde concentratie) en fijn stof (PM_{10}, de jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde concentratie) weergegeven. De resultaten voor fijn stof zijn exclusief zeezoutaftrek.

In tabel 4 en 5 zijn samenvattingen opgenomen voor de hoogst berekende jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide, de jaargemiddelde concentratie fijn stof en het aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof (maximale waarden per weg) voor de bestemmingsplansituatie.

Tabel 4.1 Resultaten hoogst berekende jaargemiddelde concentratie in 2016 [µg/m³]

Wegvak	NO_2	PM_{10}	PM_{10} (# dagen)	$PM_{2,5}$
Amsterdamsestraatweg	35,9	22,4	11	13,8
Grenswaarde	40	40	35	25

Tabel 4.2 Resultaten hoogst berekende jaargemiddelde concentratie in 2026 [µg/m³]

Wegvak	NO_2	PM_{10}	PM_{10} (# dagen)	$PM_{2,5}$
Amsterdamsestraatweg	32,1	23,9	13	14,5
Grenswaarde	40	40	35	25

4.2 Bespreking resultaten

Voor het onderzochte gebied geldt dat in geen van de onderzochte jaren overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden voor de stoffen stikstofdioxide en fijn stof. De maximaal berekende concentratie NO_2 ligt in 2016 met 35,9 µg/m³ hoger dan de concentraties uit de Monitoringstool2016 voor 2015. Dit is een direct gevolg van de worst case aanname voor de hoeveelheid bomen langs de weg. Aangezien er geen overschrijding van de grenswaarde plaatsvindt, is er voor luchtkwaliteit geen belemmering om de bomenrijen langs de weg te verdichten.

In 2026 zijn de berekende concentraties NO_2 lager dan in 2016. Dit is enerzijds een gevolg van lagere achtergrondconcentraties en anderzijds een schoner wordend wagenpark. Voor PM_{10} geldt dat op landelijk niveau een toename wordt verwacht tussen 2015 en 2020[4]. Dit leidt tot een hogere achtergrondconcentratie ter hoogte van de Amsterdamsestraatweg. Tussen 2020 en 2030 wordt voor PM_{10} weer een dalende trend verwacht. Tabel 4.2 toont daarmee voor 2026 de meest worst case concentratie PM_{10} van de jaren 2016-2030. Deze worst case concentratie bedraagt 23,9 µg/m³.

Voor fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) voldoen alle locaties voor beide jaren aan de normen.

De uitgevoerde berekeningen laten zien dat het project niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden na uitvoering van het project en in de toekomst. Hiermee voldoet het project ook aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid, onder a van de Wet milieubeheer.

5 Samenvatting en Conclusie

In hoofdstuk 2.1 is aangegeven op welke gronden (genoemd in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer) bestuursorganen hun bevoegdheden (die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit) kunnen uitoefenen. In het rapport is onderzocht of het plan Amsterdamsestraatweg voldoet aan de gronden onder artikel 5.16 eerste lid, onder a van de Wet milieubeheer.

[4] Monioringsrapportage NSL 2016, RIVM 2016-1038, Van Zanten et al.

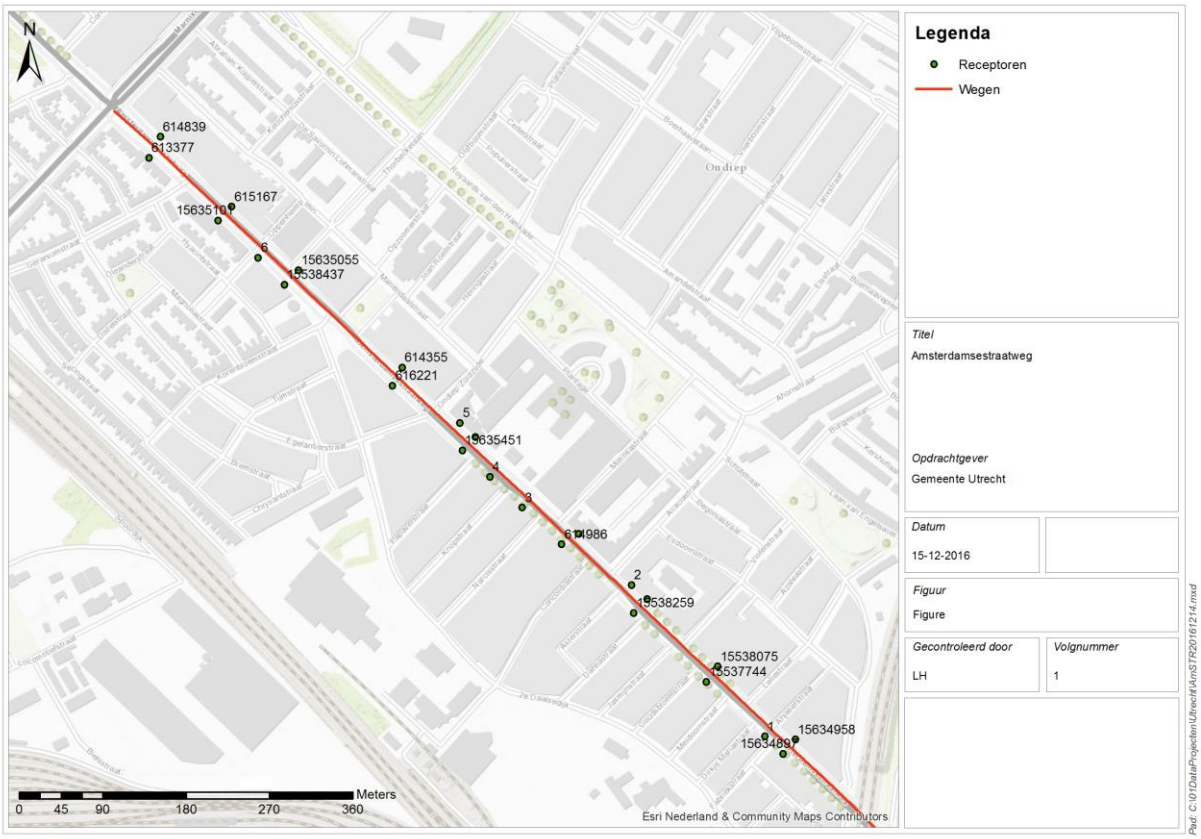
De uitgevoerde berekeningen laten zien dat het project niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden na uitvoering van het project en in de toekomst. Hiermee voldoet het project aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid, onder a van de Wet milieubeheer.

Eindconclusie

Op basis van de uitgevoerde berekeningen kan worden geconcludeerd dat realisatie van het plan Amsterdamsestraatweg niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden in het onderhavige plangebied. Deze conclusie geldt zowel kort na de vaststelling als in de toekomst.

Gelet op het vorenstaande zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet milieubeheer om het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg vast te stellen.

Bijlage 1. Invoergegevens



Figuur 1.1 Overzicht receptoren in het model

Tabel 1.1 Invoergegevens receptorpunten voor 2015 en 2026

Naam	X	Y	Receptor id	Segment _id	Wegtype	Boom _fact
Amsterdamsestraatweg, extra rp	135493	456802	1	1281453	2	1.25
Amsterdamsestraatweg, extra rp	135349	456965	2	1307502	2	1.25
Amsterdamsestraatweg, extra rp	135232	457049	3	1307482	2	1.25
Amsterdamsestraatweg, extra rp	135197	457083	4	1281700	3	1.25
Amsterdamsestraatweg, extra rp	135164	457141	5	1281700	2	1.25
Amsterdamsestraatweg, extra rp	134947	457319	6	1281460	3	1.25
Amsterdamsestraatweg	134829	457427	613377	788840	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135292	457021	614128	1307482	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135102	457200	614355	1281461	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	134841	457450	614839	788840	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135274	457009	614986	1307482	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	134918	457374	615167	788875	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135092	457181	616221	1281461	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135366	456950	15537743	1307502	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135431	456861	15537744	1281462	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135443	456877	15538075	1281462	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135352	456935	15538259	1307502	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	134975	457290	15538437	1281460	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135513	456783	15634897	4281453	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135527	456798	15634958	4281453	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	134991	457306	15635055	1281460	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	134904	457360	15635101	788875	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135181	457126	15635437	1281700	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135167	457111	15635451	1281700	2	1.25



Gemeente Utrecht

Tabel 1.2 Invoergegevens wegen 2016 en 2026

STRAATNAAM	SEGMENT_ID	STAGF_LV	INT_LV	INT_MV	INT_ZV	INT_BV	SNELHEID	Vmax_P	Vmax_V
Amsterdamsestraatweg	788840	0.4	16967	152	77	401	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	788875	0	15888	143	66	402	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1280829	0.4	15177	181	53	362	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1280830	0	15177	181	53	362	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	4281453	0	15177	181	53	362	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1281460	0	15888	143	66	402	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1281461	0.4	12590	92	25	564	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1281462	0	14284	164	49	364	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1281700	0.4	10719	73	19	359	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1307482	0.4	10719	73	19	359	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1307502	0.4	14284	164	49	364	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1281453	0	14284	164	49	364	c	50	50

NB. In de tabel staan alleen de wegen in het plangebied weergegeven. De SRM2-wegen tot 5 km van het plangebied zijn in de berekening wel meegenomen.

Gemeente Utrecht

Bijlage 2. Resultaten

Tabel 2.1 Berekende concentraties voor 2016

Receptor Id	Naam	NSL	X	Y	Conc NO_2	NO_2 Ou	Conc PM_{10}	PM_{10} Od	Conc $PM_{2,5}$	Achtg NO_2	Achtg PM_{10}	Achtg $PM_{2,5}$
1	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135493	456802	36.9	110	22.8	11	14.0	25.1	20.8	13.0
2	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135349	456965	39.3	115	23.0	12	14.1	25.1	20.8	13.0
3	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135232	457049	34.7	106	22.1	10	13.6	24.4	20.5	12.8
4	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135197	457083	34.2	105	22.0	10	13.6	24.4	20.5	12.8
5	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135164	457141	35.4	107	22.2	10	13.7	24.4	20.5	12.8
6	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	134947	457319	35.4	107	22.3	11	13.6	23.8	20.3	12.6
613377	Amsterdamsestraatweg	t	134829	457427	37.7	112	22.5	11	13.7	23.8	20.3	12.6
614128	Amsterdamsestraatweg	t	135292	457021	35.0	107	22.1	10	13.6	24.4	20.5	12.8
614355	Amsterdamsestraatweg	t	135102	457200	36.7	110	22.4	11	13.8	24.4	20.5	12.8
614839	Amsterdamsestraatweg	t	134841	457450	37.8	112	22.5	11	13.7	23.8	20.3	12.6
614986	Amsterdamsestraatweg	t	135274	457009	35.2	107	22.2	10	13.7	24.4	20.5	12.8
615167	Amsterdamsestraatweg	t	134918	457374	36.5	110	22.5	11	13.7	23.8	20.3	12.6
616221	Amsterdamsestraatweg	t	135092	457181	36.8	110	22.4	11	13.8	24.4	20.5	12.8
15537743	Amsterdamsestraatweg	t	135366	456950	38.7	114	22.9	11	14.1	25.1	20.8	13.0
15537744	Amsterdamsestraatweg	t	135431	456861	36.7	110	22.8	11	14.0	25.1	20.8	13.0
15538075	Amsterdamsestraatweg	t	135443	456877	37.1	111	22.9	11	14.0	25.1	20.8	13.0
15538259	Amsterdamsestraatweg	t	135352	456935	38.8	114	22.9	12	14.1	25.1	20.8	13.0
15538437	Amsterdamsestraatweg	t	134975	457290	35.5	108	22.3	11	13.6	23.8	20.3	12.6
15634897	Amsterdamsestraatweg	t	135513	456783	37.3	111	22.9	12	14.0	25.1	20.8	13.0
15634958	Amsterdamsestraatweg	t	135527	456798	37.7	112	23.0	12	14.1	25.1	20.8	13.0
15635055	Amsterdamsestraatweg	t	134991	457306	36.7	110	22.6	11	13.7	23.8	20.3	12.6
15635101	Amsterdamsestraatweg	t	134904	457360	36.5	110	22.5	11	13.7	23.8	20.3	12.6
15635437	Amsterdamsestraatweg	t	135181	457126	35.3	107	22.2	10	13.7	24.4	20.5	12.8
15635451	Amsterdamsestraatweg	t	135167	457111	35.1	107	22.1	10	13.7	24.4	20.5	12.8

Tabel 2.2 Berekende concentraties voor 2026

Receptor Id	Naam	NSL	X	Y	Conc NO_2	NO_2 Ou	Conc PM_{10}	PM_{10} Od	Conc $PM_{2,5}$	Achtg NO_2	Achtg PM_{10}	Achtg $PM_{2,5}$
1	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135493	456802	30.4	97	23.8	13	14.5	20.9	21.8	13.7
2	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135349	456965	32.1	101	23.9	13	14.5	20.9	21.8	13.7
3	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135232	457049	28.4	94	23.0	12	14.1	20.3	21.5	13.6
4	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135197	457083	28.0	93	22.9	12	14.1	20.3	21.5	13.6
5	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135164	457141	29.0	95	23.1	12	14.2	20.3	21.5	13.6
6	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	134947	457319	29.1	95	23.3	12	14.1	19.9	21.4	13.4
613377	Amsterdamsestraatweg	t	134829	457427	30.7	98	23.4	12	14.2	19.9	21.4	13.4
614128	Amsterdamsestraatweg	t	135292	457021	28.7	94	23.1	12	14.2	20.3	21.5	13.6
614355	Amsterdamsestraatweg	t	135102	457200	30.2	97	23.3	12	14.3	20.3	21.5	13.6
614839	Amsterdamsestraatweg	t	134841	457450	30.8	98	23.4	12	14.2	19.9	21.4	13.4
614986	Amsterdamsestraatweg	t	135274	457009	28.9	94	23.1	12	14.2	20.3	21.5	13.6
615167	Amsterdamsestraatweg	t	134918	457374	30.1	97	23.5	13	14.2	19.9	21.4	13.4
616221	Amsterdamsestraatweg	t	135092	457181	30.3	97	23.3	12	14.3	20.3	21.5	13.6
15537743	Amsterdamsestraatweg	t	135366	456950	31.6	100	23.8	13	14.5	20.9	21.8	13.7
15537744	Amsterdamsestraatweg	t	135431	456861	30.2	97	23.7	13	14.4	20.9	21.8	13.7
15538075	Amsterdamsestraatweg	t	135443	456877	30.5	98	23.8	13	14.5	20.9	21.8	13.7
15538259	Amsterdamsestraatweg	t	135352	456935	31.7	100	23.8	13	14.5	20.9	21.8	13.7
15538437	Amsterdamsestraatweg	t	134975	457290	29.2	95	23.3	12	14.1	19.9	21.4	13.4
15634897	Amsterdamsestraatweg	t	135513	456783	30.6	98	23.8	13	14.5	20.9	21.8	13.7
15634958	Amsterdamsestraatweg	t	135527	456798	31.0	99	23.9	13	14.5	20.9	21.8	13.7
15635055	Amsterdamsestraatweg	t	134991	457306	30.2	97	23.6	13	14.2	19.9	21.4	13.4
15635101	Amsterdamsestraatweg	t	134904	457360	30.0	97	23.5	13	14.2	19.9	21.4	13.4
15635437	Amsterdamsestraatweg	t	135181	457126	28.9	95	23.1	12	14.2	20.3	21.5	13.6
15635451	Amsterdamsestraatweg	t	135167	457111	28.8	94	23.1	12	14.2	20.3	21.5	13.6

Milieu en Mobiliteit
Expertise Milieu

Gemeente Utrecht

Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg



rapport van de afdeling Expertise Milieu

november 2016



www.utrecht.nl

Colofon

uitgave

Expertise Milieu
Milieu en Mobiliteit
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
info@utrecht.nl

in opdracht van

W.C.F. van Gelder
Afdeling Gebiedsontwikkeling
Organisatie Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Gemeente Utrecht

rapportage

R. Balkema
H. van Dijkhuizen

28 november 2016

Gemeente Utrecht

1. Inleiding en plangebied

Een nieuw bestemmingsplan voor de Amsterdamsestraatweg moet er voor zorgen dat de leefbaarheid wordt vergroot. Het doel is om leegstand van winkels op te lossen en gebruiksverandering naar ongewenste functies te weren. Bestaande winkels kunnen op de begane grond worden omgezet in een woonfunctie.

Het bestemmingsplan bestrijkt de percelen die aan de Amsterdamsestraatweg grenzen: aan de westzijde tussen de St. Josephlaan en de (afslag naar) de Daalsetunnel en aan de oostzijde tussen de Cornelis Mertensstraat en de Weerdsingel Westzijde. Het plangebied bestaat ook uit de percelen die grenzen aan het westelijke deel van de Marnixlaan, het deel tussen de Amsterdamsestraatweg en de rotonde waar de Van Egmondkade op uitkomt.

Een wijziging naar een geluidsgevoelige bestemming moet worden getoetst aan de regels uit de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidsbeleid. Dit rapport geeft een beschrijving van het wettelijk kader en laat de resultaten zien van akoestisch onderzoek naar de mogelijkheden voor omzetting binnen de wettelijke normen.

Dit rapport is een herziening van een eerder rapport d.d. 15 juni 2015 naar aanleiding van nieuwe verkeersgegevens.

2. Wettelijk kader

Zones

De regels van de Wet geluidhinder (Wgh) gelden alleen binnen de zone van een geluidsbron. Binnen deze zone vindt dus het akoestisch onderzoek plaats. Voor het aspect wegverkeerslawaai is in artikel 74 van de Wet geluidhinder aangegeven dat elke weg met een snelheid van meer dan 30 km/uur een geluidszone heeft. De breedte van deze zone is afhankelijk van het aantal rijstroken waaruit de weg in de te onderzoeken situatie bestaat. In onderstaande tabel zijn de relevante zones voor wegverkeer opgenomen.

Tabel 1: zonebreedte aan weerszijden van een weg.

Aantal Rijstroken	Breedte van de geluidszone in meters	
	Buitenstedelijk gebied	Binnenstedelijk gebied
1 of 2	250	200
3 of 4	400	350
5 of meer	600	350

De definities van buitenstedelijk en binnenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 van de Wet geluidhinder. Als binnenstedelijk gebied wordt aangemerkt het gebied binnen de bebouwde kom binnen de zone van een weg, uitgezonderd het gebied binnen de bebouwde kom dat gelegen is binnen de zone van een autoweg(snel)weg. De overige zones zijn buitenstedelijk.

Het plangebied ligt binnen de zones van de Amsterdamsestraatweg, Weerdsingel WZ (alleen de eerste 45 meter; het overige deel heeft een 30km/u regime), Daalsetunnel, Acaciastraat, Ondiep, Marnixlaan, St. Josephlaan, Van Egmondkade en Royaards van den Hamkade.

De overige woonstraten in de omgeving zijn als 30 km/uur gebied ingericht. Deze wegen vallen formeel niet onder de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden akoestisch relevante wegen echter wel onderzocht. Bij de afweging of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening wordt aangesloten bij de kader- en normstelling uit de Wet geluidhinder. Dit alles met als doel om een vergelijkbare kwaliteit te bewerkstelligen als ware de Wet geluidhinder wel van toepassing. De zones van spoorwegen zijn afhankelijk van de hoogte van de geluidsemissie conform het geluidregister. Voor de spoorlijn Utrecht CS-Overvecht varieert de zonebreedte tussen 200-300 meter; een deel van het plangebied ligt hier binnen. Het plangebied ligt voorts niet in een geluidszone van een industrieterrein.

Normering bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen

Het bestemmen van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (woon-, onderwijs- en gezondheidszorggebouwen) is zonder meer mogelijk wanneer de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde blijft. Deze waarde bedraagt voor zowel binnen- als buitenstedelijke wegen 48 dB. Van de voorkeursgrenswaarde kan gemotiveerd worden afgeweken tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Hiervoor moet een zogeheten hogere waarde besluit worden genomen. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 63 dB voor het realiseren van nieuwe woningen langs binnenstedelijke wegen.

Voor het spoorweglawaai bedraagt de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde respectievelijk 55 en 68 dB.

De bestemming is in principe niet mogelijk wanneer de geluidsbelasting op de gevel meer bedraagt dan de maximale ontheffingswaarde. Er bestaat dan nog wel de mogelijkheid om te bouwen met vliesgevels of zogeheten dove gevels waarin geen te openen delen aanwezig zijn.

De hierboven genoemde grenswaarden in dB worden uitgedrukt in Lden. Dit is een gemiddelde van de geluidsniveaus in een etmaal waarbij rekening wordt gehouden met de verschillen in hinderlijkheid in de te onderscheiden etmaalperioden. Het berekende geluidsniveau van de avondperiode wordt verhoogd met 5 dB; de nachtperiode met 10 dB. De geluidsbelasting wordt bepaald voor een representatief maatgevend toekomstig jaar; in de regel is dat de periode 10 jaar na realisatie.

De grenswaarden uit de Wet geluidhinder gelden voor de geluidsbelasting op een gevel. Dit is volgens de definitie de constructie waarmee binnen en buiten gescheiden wordt; inclusief het dak. Een blinde gevel, een dove gevel, een geluidsscherm dat bouwkundig is verbonden met het gebouw en de geluidswalzijde van geluidswalwoningen worden in de Wet geluidhinder specifiek benoemd als zijnde geen gevel. Op een gevel waarin geen te openen delen, waaronder ventilatievoorzieningen, zitten, hoeft dus vanuit de Wet geluidhinder niet te worden getoetst.

Wanneer er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbron, moet ook worden bekeken wat de gecumuleerde geluidsbelasting is. Hiervoor wordt de *Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting* gebruikt. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillen in hinder per type geluidsbron. Het onderzoeken van cumulatie is conform het rekenvoorschrift alleen van belang als de voorkeurswaarde vanwege meerdere geluidsbronnen wordt overschreden. Er gelden geen grenswaarden voor de gecumuleerde geluidsbelasting; wel moet er een afweging worden gemaakt. Een gecumuleerde geluidsbelasting van 68 dB kan bijvoorbeeld nog als acceptabel worden beschouwd omdat deze waarde overeen komt met de maximale ontheffingswaarde bij binnenstedelijk wegverkeer (=63 dB incl. aftrek 5 dB art 110g Wgh).

Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Utrecht zet zich in voor een leefbare woonsituatie, juist op locaties met een hogere geluidsbelasting. Deze leefbaarheid wordt bewerkstelligd door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden. De voorwaarden leggen de initiatiefnemer of de beheerder een inspanning op voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie. Dit wordt planologisch verankerd via de hogere waarde beschikking en de planregels in het bestemmingsplan.

De volgende voorwaarden bij het verlenen van een hogere waarde in Utrecht zijn opgenomen in de Geluidnota Utrecht:

<u>Geluidsluwe gevel</u>
De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau is daar niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen.

<u>Woningindeling</u>
De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied.

<u>Buitenruimte</u>
Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

Voor een onzelfstandige woonruimte (bejaardencentra, studenteneenheden) of woningen met een zelfstandig woonoppervlakte van minder dan 30m^2 worden op individueel woningniveau geen aanvullende eisen gesteld. Op gebouwniveau dient echter tenminste 50% van de (nieuwe) wooneenheden te zijn gesitueerd aan een gevel met een geluidsbelasting van maximaal 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde.

3. Uitgangspunten

Rekenmethode

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaai is bepaald met Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het programma WinHavik V8.70 in combinatie met rekenhart srmsII16 en srmspl16.

In het rekenmodel zijn alle relevante gebouwen, (absorberende) bodemvlakken, rijlijnen, hoogtelijnen en schermen gemodelleerd. In het model is op elk pand binnen de bestemmingsplangrenzen een rekenpunt gelegd; ongeacht of hier een winkel of woning is gelegen. Hieronder is een overzicht van het rekenmodel weergegeven met daarin de voor dit onderzoek relevante geluidsbronnen. Onderstaande figuur geeft een overzicht van het rekenmodel.



Figuur 1: Overzicht rekenmodel

Modelgegevens

Verkeersgegevens

De gebruikte verkeersintensiteiten van de gemeentelijke wegen zijn afkomstig uit het verkeersmodel VRU 3.3u dat is gevuld met actuele informatie over verkeersintensiteiten, groei/afname van het aantal woningen/inwoners en toe-/afname van werkgelegenheid, m² bruto vloeroppervlak kantoren, winkels en andere activiteiten. Voor dit onderzoek is aangesloten bij het prognosejaar 2025 hetgeen als representatief toekomstig jaar kan worden beschouwd. Ten behoeve van dit onderzoek zijn op de Amsterdamsestraatweg ook verkeerstellingen uitgevoerd om de nauwkeurigheid te vergroten. Voor het deel tussen het spoorviaduct en de Marnixlaan is in dit onderzoek uitgegaan van aangepaste verkeersintensiteiten. In bijlage 1 zijn de relevante verkeersintensiteiten terug te vinden.

De maximumsnelheid op de onderzochte wegen bedraagt 50 km/uur.

Voor de berekening van het spoorweglawaai is gebruik gemaakt van de gegevens uit het wettelijk voorgeschreven geluidsregister.

Gemeente Utrecht

Wegdekverharding
Op de wegen St. Josephlaan en de Amsterdamsestraatweg ten noorden van de Marnixlaan ligt het wegdek Modus. Op de Marnixlaan en andere delen Amsterdamsestraatweg ligt steenmastiek asfalt (SMA-nl8). Voor de overige wegen is uitgegaan van een standaard wegdekverharding bestaande uit dicht asfaltbeton (DAB).

Correctie ex artikel 110g Wet geluidhinder
Bij de bepaling van de geluidsbelasting wordt conform artikel 110g van de Wet geluidhinder rekening gehouden met het in de toekomst stiller worden van het autoverkeer. De berekende niveaus worden, alvorens toetsing aan de normen van de Wet geluidhinder plaats vindt, daarom verminderd met 2 dB[1] indien de snelheid 70 km/uur of meer bedraagt en indien de snelheid minder dan 70 km/uur bedraagt met 5 dB (juridische waarde). Bij toetsing aan het gestelde in het Bouwbesluit dient deze correctie achterwege te blijven. Op de in deze rapportage vermelde geluidsbelastingen is de correctie ingevolge artikel 110g Wgh reeds toegepast behalve bij de bepaling van de gecumuleerde geluidsbelasting.

Omdat in het kader van de ruimtelijke afweging is aangesloten bij de kader- en normstelling uit de Wet geluidhinder is de aftrek ingevolge artikel 110g ook toegepast bij de 30 km/uur wegen.

[1] In specifieke gevallen kan de aftrek tijdelijk 3 of 4 dB bedragen.

4. Resultaten

De berekeningsresultaten geven aan op welke locatie er op voorhand van mag worden uitgegaan dat de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde (groen) dan wel boven de maximale ontheffingswaarde ligt (rood). In het eerste geval is de realisering van een geluidsgevoelige bestemming zonder meer mogelijk en hoeft daarvoor geen hogere waarde besluit te worden genomen. In het tweede geval is de bouw van een geluidsgevoelige bestemming alleen mogelijk door toepassing van een dove gevel tenzij nog te bouwen aanvullende afscherming zorgt voor een voldoende lage geluidsbelasting. Voor de gevallen waarbij de geluidsbelasting ligt tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde (oranje) is een ontheffingsprocedure benodigd.

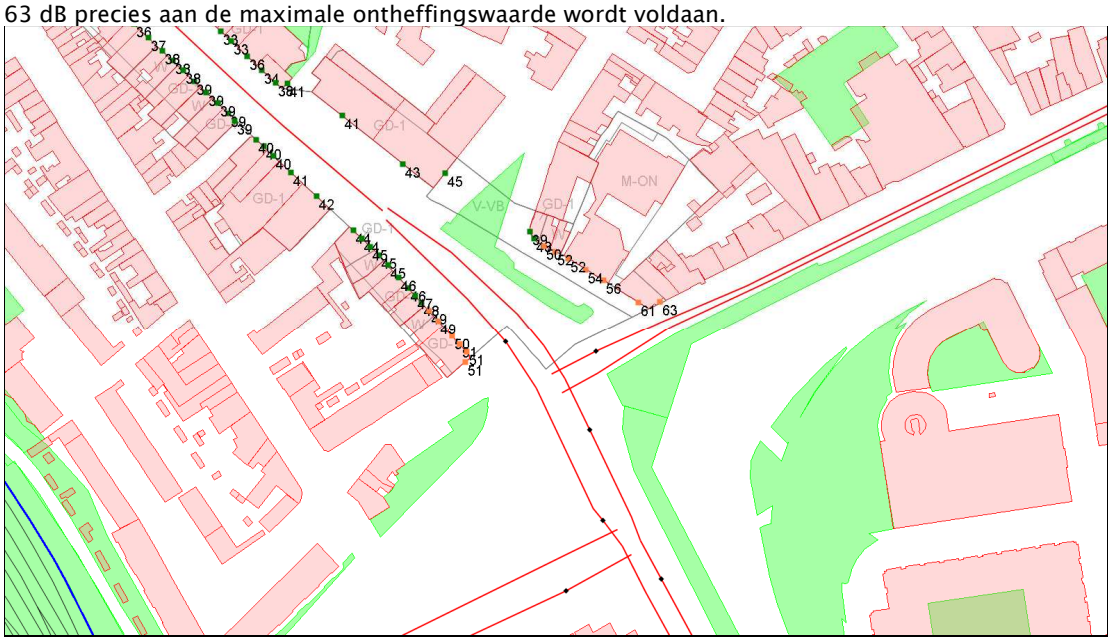
Daalsetunnel
Uit de berekeningen volgt dat de Daalsetunnel zorgt voor een geluidsbelasting van maximaal 52 dB. De geluidsbelasting overschrijdt de voorkeurswaarde van 48 dB maar blijft binnen de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de berekende geluidswaarden.



Figuur 2: Berekende geluidsbelasting vanwege de Daalsetunnel

Weerdsingel WZ

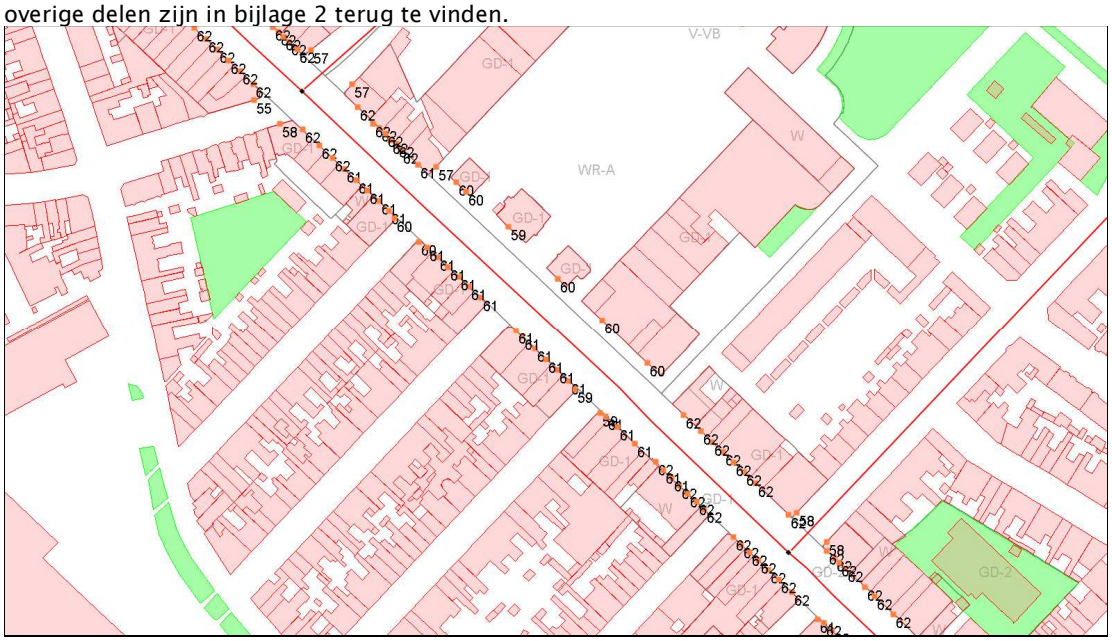
Voor de eerste 45 meter van de Weerdsingel WZ geldt een maximum snelheid van 50 km/u en valt daarmee onder de Wet geluidhinder. De rest van de weg heeft een 30 km/u regime en behoeft daarom niette worden getoetst. In de berekeningen is desalniettemin wel de geluidsbelasting van het hele traject berekend. Uit de berekeningen volgt dat met een hoogst berekende waarde van 63 dB precies aan de maximale ontheffingswaarde wordt voldaan.



Figuur 3: Berekende geluidsbelasting vanwege de Weerdsingel WZ

Amsterdamsestraatweg

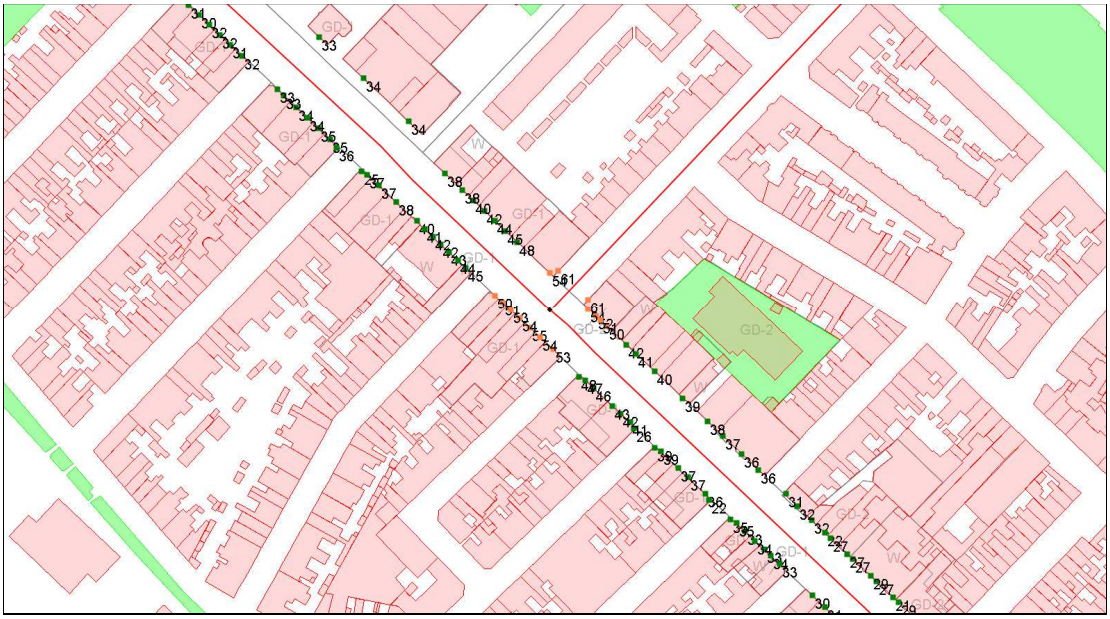
De Amsterdamsestraatweg veroorzaakt op het hele tracé een geluidsbelasting op de gevels van maximaal 63 dB en voldoet daarmee precies aan de maximale ontheffingswaarde. Onderstaande figuur laat de berekende waarden op een representatief deel in het midden van de het tracé zien; de overige delen zijn in bijlage 2 terug te vinden.



Figuur 4: Berekende geluidsbelasting vanwege de Amsterdamsestraatweg

Acaciastraat

De Acaciastraat veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 61 dB.



Figuur 5: Berekende geluidsbelasting vanwege de Acaciastraat

Ondiep Zuidzijde

De weg Ondiep Zuidzijde veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 56 dB.



Figuur 6: Berekende geluidsbelasting vanwege Ondiep Zuidzijde

St. Josephlaan-Marnixlaan

De doorgaande weg St. Josephlaan - Marnixlaan veroorzaakt een geluidsbelasting van 65 dB op de panden aan de Marnixlaan. Hier wordt de maximale ontheffingswaarde dus overschreden.
Aangezien de meeste panden hier in gebruik zijn als woning is dit voor transitie niet relevant. Voor de panden aan de Amsterdamsestraatweg geldt een hoogst berekende waarde van 61 dB; dit zal in de ontheffingsprocedure worden meegenomen.



Figuur 7: Berekende geluidsbelasting vanwege de St. Josephlaan-Marnixlaan

Van Egmondkade-Royaards van den Hamkade

De Van Egmondkade-Royaards van den Hamkade levert een geluidsbelasting van maximaal 57 dB.



Figuur 8: Berekende geluidsbelasting vanwege de Egmondkade-Royaards van den Hamkade

Spoor Utrecht CS-Overvecht
Uit de berekeningen volgt verder dat het spoor een geluidsbelasting op de gevels veroorzaakt van maximaal 59 dB. De geluidsbelasting overschrijdt daarmee de voorkeurswaarde van 55 dB maar blijft binnen de maximale ontheffingswaarde van 68 dB.



Figuur 9: Berekende geluidsbelasting vanwege het spoor

Cumulatie Wet geluidhinder

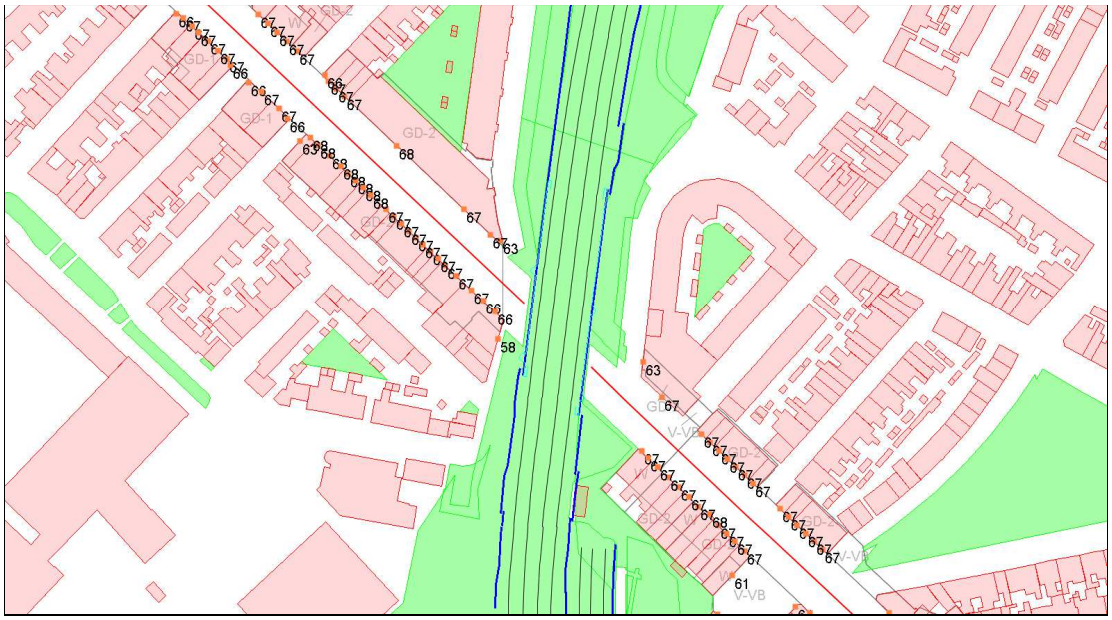
Zoals in hoofdstuk 2 is vermeld, dient er een afweging van het gecumuleerde geluidsniveau plaats te vinden als de voorkeurswaarde vanwege meerdere geluidsbronnen wordt overschreden en hiervoor een ontheffing wordt verleend (“hogere waarde”). Dit geldt alleen voor geluidsbronnen die onder Wet geluidhinder vallen; 30 km/u wegen horen hier dus niet bij.

Aangezien de voorkeurswaarde vanwege meerdere wegen en het spoor wordt overschreden, is er aanleiding voor een verdere beschouwing van het gecumuleerde geluidsniveau.

In onderstaande figuren zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen (excl. aftrek art. 110g Wgh) te zien ter plaatse van kruisingen van meerdere (spoor)wegen.



Figuur 10: Gecumuleerde geluidsniveau Amsterdamsestraatweg-Daalsetunnel-Weerdsingel



Figuur 11: Gecumuleerde geluidsniveau Amsterdamsestraatweg-spoorlijn Utrecht CS-Overvecht



Figuur 12: Gecumuleerde geluidsniveau Amsterdamsestraatweg-Acaciastraat



Figuur 13: Gecumuleerde geluidsniveau Amsterdamsestraatweg-Ondiep



Figuur 14: Gecumuleerde geluidsniveau St. Josephlaan, Amsterdamsestraatweg, Marnixlaan, Egmondkade, Royaards van den Hamkade

Uit de berekeningen volgt dat de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege alle wegen en het spoor bij potentieel te transformeren panden maximaal 68 dB bedraagt; dit kan als acceptabel worden beschouwd.

30 km/u wegen

Voor de omringende wegen met een snelheidsregiem van 30 km/uur is onderzocht (zie bijlage 3) met welke verkeersintensiteit de geluidsbelasting de maximale ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder (63 dB) zou overschrijden. Voor wegen met een afstand gevel – wegas van 5 meter, tweezijdige bebouwing en klinkers in keperverband dienen er minimaal 12.000 motorvoertuigen gebruik te maken van een dergelijke weg om de maximale ontheffingswaarde te overschrijden. Dit is gezien de functie en aard van de wegen in de directe omgeving niet te verwachten.

5. Conclusie

Het plangebied van de onderzochte panden ligt binnen de vanuit de Wet geluidhinder relevante geluidszones van de Amsterdamsestraatweg, Weerdsingel WZ, Daalsetunnel, Acaciastraat, Ondiep, Marnixlaan, St.Josephlaan, Van Egmondkade, Royaards van den Hamkade en het spoor Utrecht-Overvecht.

Uit het geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting op potentieel te transformeren panden vanwege de wegen maximaal 63 dB bedraagt en daarmee voldoet aan de maximale ontheffingswaarde. Het geluid vanwege het spoor bedraagt maximaal 59 dB.

Langs de St. Josephlaan en Marnixlaan wordt de maximale ontheffingswaarde wel overschreden. Omzetting van winkel naar woning is daar niet mogelijk.

De voorkeurswaarden vanuit de Wet geluidhinder worden overschreden. Daar waar de geluidsbelasting binnen de maximale ontheffingswaarde blijft, moet een ontheffingsprocedure worden doorlopen (hogere waarde).

De gecumuleerde geluidsbelasting van weg- en railverkeer bij de panden die kunnen worden getransformeerd bedraagt 68 dB en kan als acceptabel worden beschouwd.

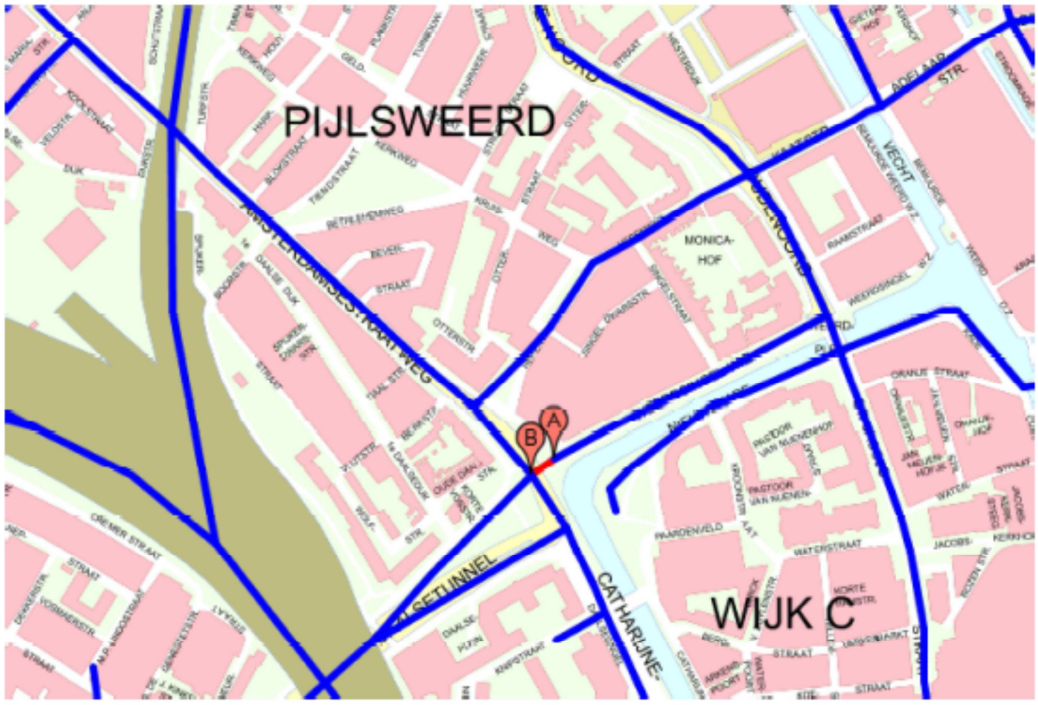
De nieuw te realiseren woningen dienen te voldoen aan de eis van een luwe gevel en aanvullende voorwaarden voor de woningindeling en eventueel buitenruimtes.

Vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening is eveneens rekening gehouden met 30 km/u wegen in de nabije omgeving. Deze geluidsbronnen vormen geen belemmering voor het plan.

Gemeente Utrecht

Bijlage 1 Verkeersgegevens VRU3.3 u 2025

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



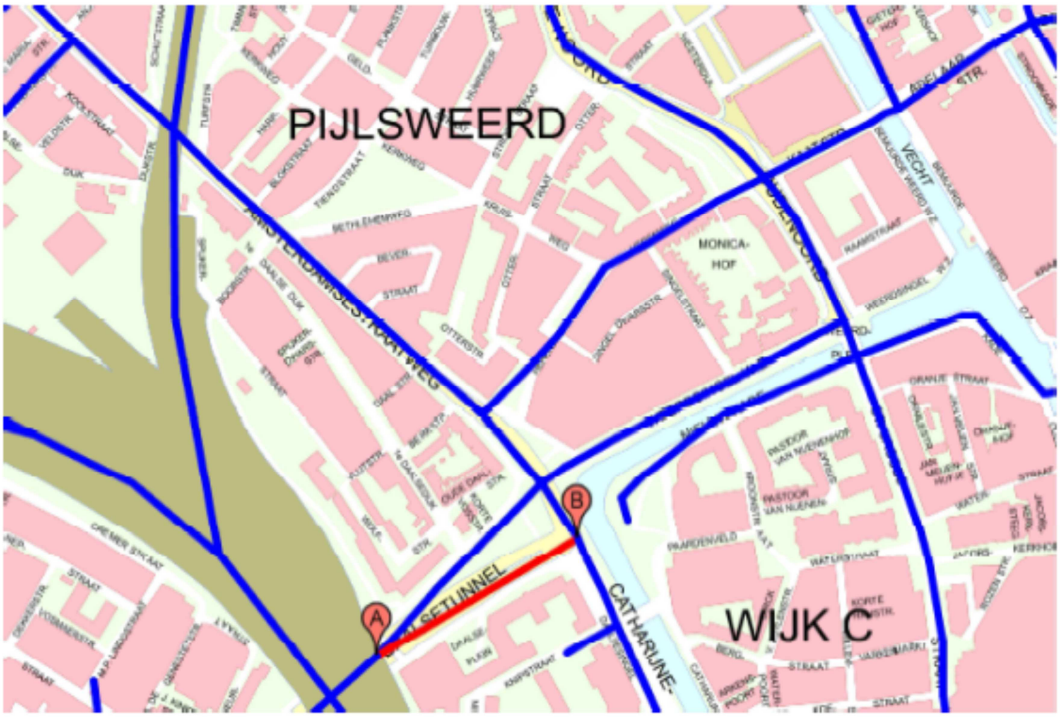
VERKEERSPLEIN PAARDENVELD
2x1 zonder langsparkeren (A>B)
2x1 met langsparkeren (B>A)
linknr: 81223, A-node: 7660, B-node: 91653

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	12.835	6.214	4.336	1.247	631	6.621	4.742	1.248	631
licht	12.376	5.999	4.145	1.236	618	6.377	4.525	1.235	617
middelzwaar	340	159	140	9	10	181	160	10	11
zwaar	119	56	51	2	3	63	57	3	3

bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
middelzwaar+bussen	340	159	140	9	10	181	160	10	11
bussen/uur			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,6	99,1	97,9	95,4	99,0	97,8	95,6	99,1	97,9	95,4	99,0	97,8
middelzwaar %	3,2	0,7	1,6	3,4	0,8	1,7	3,2	0,7	1,6	3,4	0,8	1,7
zwaar %	1,2	0,2	0,5	1,2	0,2	0,5	1,2	0,2	0,5	1,2	0,2	0,5
uur %	5,8	5,0	1,3	6,0	4,7	1,2	5,8	5,0	1,3	6,0	4,7	1,2

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



daalsetunnel
2x2 met middenberm
linknr: 81229, A-node: 7657, B-node: 91652

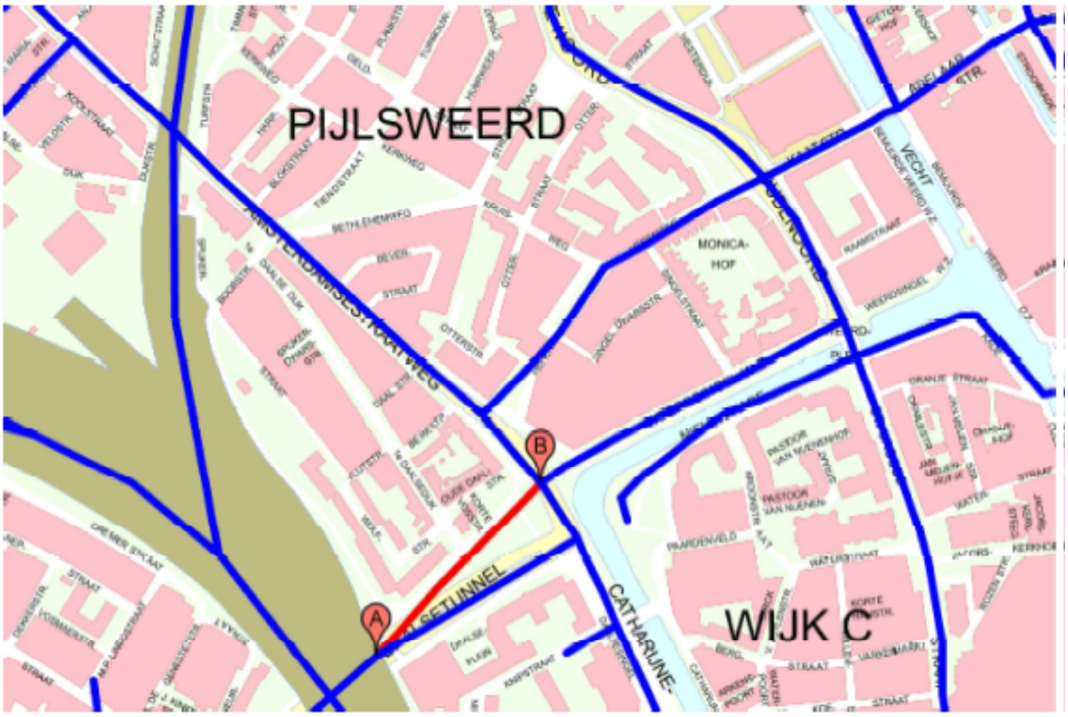
	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	23.165	11.913	8.833	2.043	1.037	11.252	8.211	2.020	1.021
licht	22.382	11.486	8.460	2.017	1.009	10.896	7.898	1.999	999
middelzwaar	514	279	242	18	19	235	202	16	17
zwaar	269	148	131	8	9	121	111	5	5

bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
middelzwaar+bussen	514	279	242	18	19	235	202	16	17
bussen/uur			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	98,7	97,3	96,2	99,0	97,8	95,8	98,7	97,3	96,2	99,0	97,8
middelzwaar %	2,7	0,9	1,8	2,5	0,8	1,7	2,7	0,9	1,8	2,5	0,8	1,7
zwaar %	1,5	0,4	0,9	1,4	0,2	0,5	1,5	0,4	0,9	1,4	0,2	0,5
uur %	6,2	4,3	1,1	6,1	4,5	1,1	6,2	4,3	1,1	6,1	4,5	1,1

Gemeente Utrecht

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



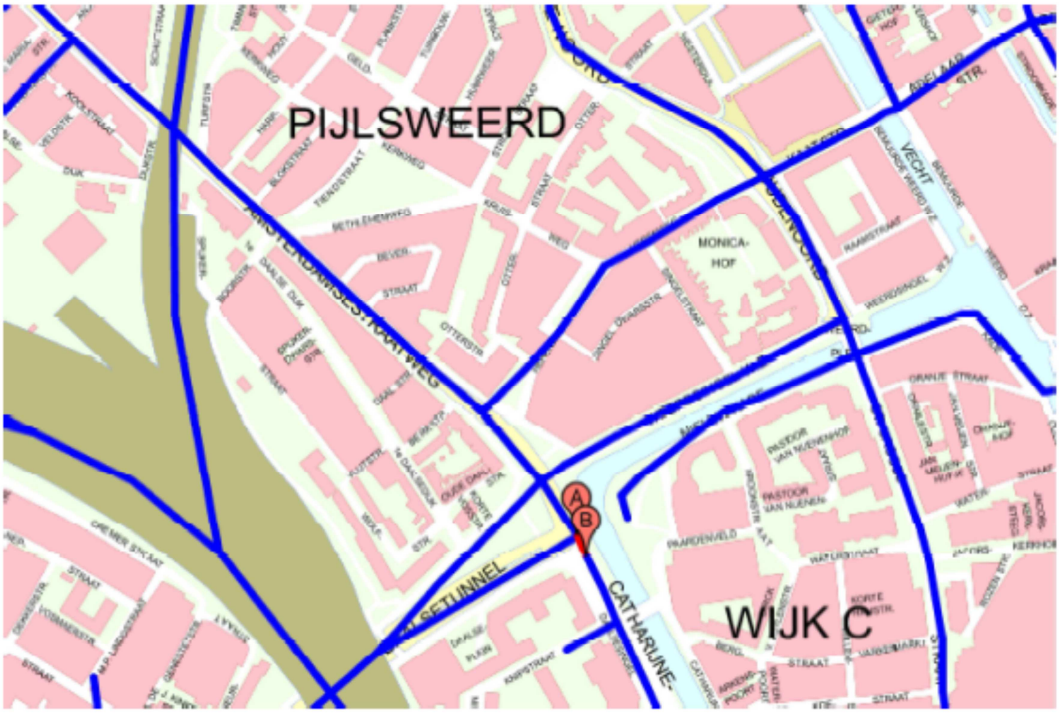
daalsetunnel
hov baan
linknr: 81222, A-node: 7657, B-node: 91653

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
licht	0	0	0	0	0	0	0	0	0
middelzwaar	0	0	0	0	0	0	0	0	0
zwaar	0	0	0	0	0	0	0	0	0

bussen	176	88	70	10	8	88	70	10	8
middelzwaar+bussen	176	88	70	10	8	88	70	10	8
bussen/uur			5,8	2,5	1,0		5,8	2,5	1,0

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %							0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
middelzwaar %							100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
zwaar %							0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
uur %							6,6	2,8	1,1	6,6	2,8	1,1

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



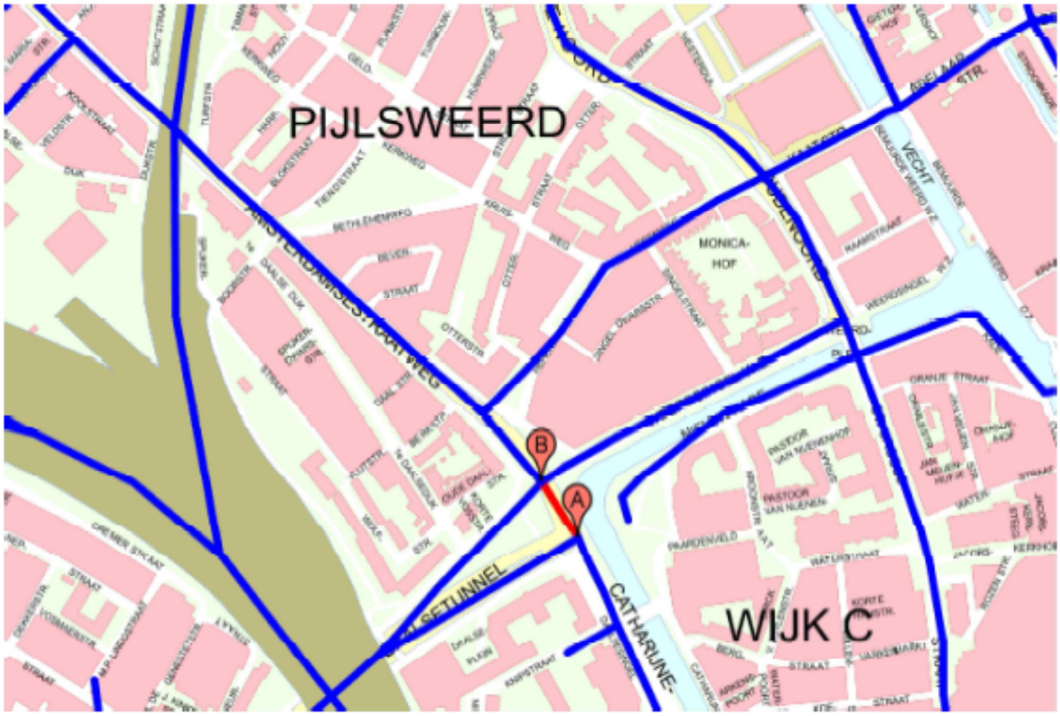
Daalsesingel
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 193885, A-node: 91652, B-node: 163375

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	8.104	4.131	3.487	426	218	3.973	3.067	601	305
licht	7.755	3.949	3.324	417	208	3.806	2.917	593	296
middelzwaar	213	108	97	5	6	105	94	5	6
zwaar	136	74	66	4	4	62	56	3	3

bussen	356	178	134	26	18	178	134	26	18
middelzwaar+bussen	569	286	231	31	24	283	228	31	24
bussen/uur			11,2	6,5	2,3		11,2	6,5	2,3

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,3	97,9	95,4	95,1	98,7	97,0	91,8	92,3	88,1	91,1	94,6	91,6
middelzwaar %	2,8	1,2	2,8	3,1	0,8	2,0	6,4	6,9	10,2	7,1	4,9	7,4
zwaar %	1,9	0,9	1,8	1,8	0,5	1,0	1,8	0,9	1,7	1,7	0,5	0,9
uur %	7,0	2,6	0,7	6,4	3,8	1,0	7,0	2,6	0,7	6,4	3,8	1,0

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



VERKEERSPLEIN PAARDENVELD
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 81224, A-node: 91652, B-node: 91653

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	22.541	11.522	8.322	2.125	1.075	11.019	8.119	1.927	973
licht	21.900	11.174	8.016	2.105	1.053	10.726	7.860	1.911	955
middelzwaar	463	252	221	15	16	211	184	13	14
zwaar	178	96	85	5	6	82	75	3	4

bussen	356	178	134	26	18	178	134	26	18
middelzwaar+bussen	819	430	355	41	34	389	318	39	32
bussen/uur			11,2	6,5	2,3		11,2	6,5	2,3

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,3	99,1	98,0	96,8	99,2	98,2	94,8	97,9	96,3	95,2	97,8	96,4
middelzwaar %	2,7	0,7	1,5	2,3	0,7	1,4	4,2	1,9	3,1	3,9	2,0	3,2
zwaar %	1,0	0,2	0,6	0,9	0,2	0,4	1,0	0,2	0,5	0,9	0,2	0,4
uur %	6,0	4,6	1,2	6,1	4,4	1,1	6,0	4,6	1,2	6,1	4,4	1,1

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



Amsterdamsestraatweg
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 81228, A-node: 11132, B-node: 91653

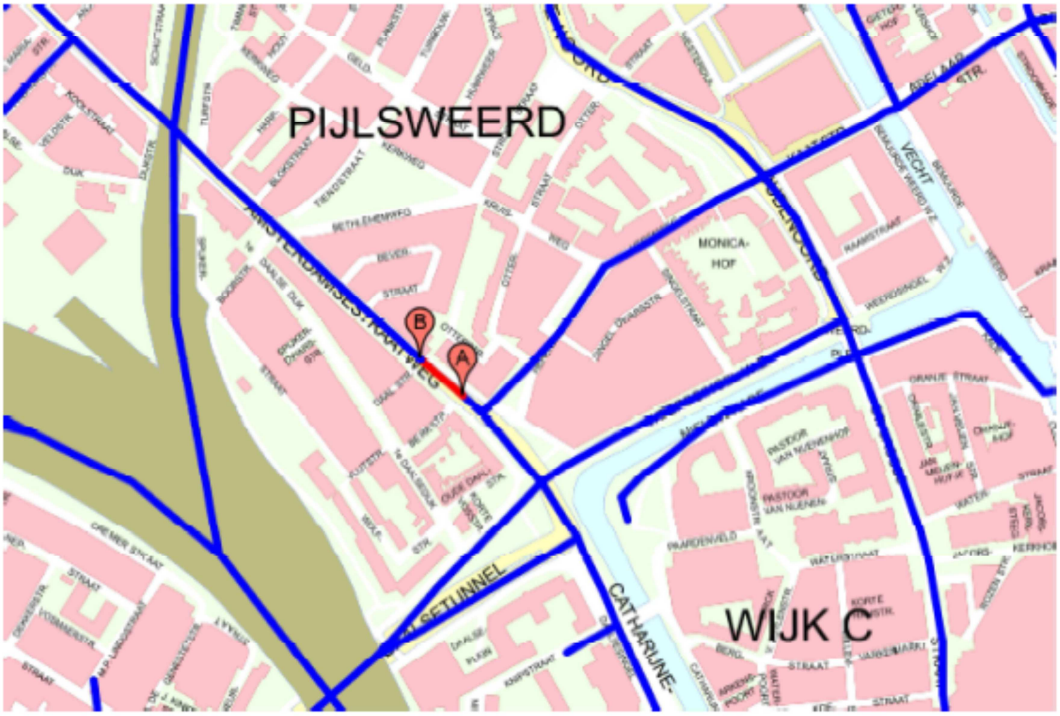
	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	11.277	5.590	4.344	829	417	5.687	4.141	1.027	519
licht	11.070	5.500	4.264	824	412	5.570	4.041	1.019	510
middelzwaar	144	62	54	4	4	82	71	5	6
zwaar	63	28	26	1	1	35	29	3	3

bussen	180	90	64	16	10	90	64	16	10
middelzwaar+bussen	324	152	118	20	14	172	135	21	16
bussen/uur			5,3	4,0	1,3		5,3	4,0	1,3

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,2	99,4	98,8	97,6	99,2	98,3	96,7	97,5	96,5	96,1	97,7	96,4
middelzwaar %	1,2	0,5	1,0	1,7	0,5	1,2	2,7	2,4	3,3	3,2	2,0	3,0
zwaar %	0,6	0,1	0,2	0,7	0,3	0,6	0,6	0,1	0,2	0,7	0,3	0,6
uur %	6,5	3,7	0,9	6,1	4,5	1,1	6,5	3,7	0,9	6,1	4,5	1,1

Gemeente Utrecht

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



amsterdamsestraatweg
2x1 met langsparkeren
linknr: 4026, A-node: 11133, B-node: 11134

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	11.279	5.531	4.045	989	497	5.748	4.464	854	430
licht	11.089	5.433	3.959	983	491	5.656	4.382	849	425
middelzwaar	135	71	63	4	4	64	56	4	4
zwaar	55	27	23	2	2	28	26	1	1

bussen	180	90	64	16	10	90	64	16	10
middelzwaar+bussen	315	161	127	20	14	154	120	20	14
bussen/uur			5,3	4,0	1,3		5,3	4,0	1,3

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	97,9	99,4	98,8	98,2	99,4	98,8	96,3	97,8	96,8	96,8	97,6	96,6
middelzwaar %	1,6	0,4	0,8	1,3	0,5	0,9	3,1	2,0	2,8	2,7	2,3	3,2
zwaar %	0,6	0,2	0,4	0,6	0,1	0,2	0,6	0,2	0,4	0,6	0,1	0,2
uur %	6,1	4,5	1,1	6,5	3,7	0,9	6,1	4,5	1,1	6,5	3,7	0,9

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



Amsterdamsestraatweg
2x1 met langsparkeren
linknr: 81218, A-node: 11134, B-node: 11148

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	10.300	5.104	3.777	883	444	5.196	4.023	780	393
licht	10.143	5.025	3.706	879	440	5.118	3.954	776	388
middelzwaar	119	61	55	3	3	58	51	3	4
zwaar	38	18	16	1	1	20	18	1	1

bussen	180	90	64	16	10	90	64	16	10
middelzwaar+bussen	299	151	119	19	13	148	115	19	14
bussen/uur			5,3	4,0	1,3		5,3	4,0	1,3

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,1	99,5	99,1	98,3	99,5	98,7	96,5	97,8	96,9	96,7	97,5	96,3
middelzwaar %	1,5	0,3	0,7	1,3	0,4	1,0	3,1	2,1	2,9	2,8	2,4	3,5
zwaar %	0,4	0,1	0,2	0,4	0,1	0,3	0,4	0,1	0,2	0,4	0,1	0,2
uur %	6,2	4,3	1,1	6,5	3,8	0,9	6,2	4,3	1,1	6,4	3,8	1,0

Gemeente Utrecht

Prognose 2026 Amsterdamsestraatweg

In onderstaande tabellen is de prognose voor 2026 weergegeven welke gemaakt is op basis van VRU3.3u en gecorrigeerd op basis van recente tellingen.

Amsterdamsestraatweg, tussen Marnixlaan (A) en Geraniumstraat (B)

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	12200	5400	4390	680	330	6800	5400	940	460
licht	96,4%	96,3%	96,6%	95,8%	94,3%	96,5%	96,5%	96,9%	95,7%
middelzwaar	0,9%	0,8%	0,8%	0,5%	1,0%	1,0%	1,1%	0,4%	0,9%
zwaar	0,5%	0,4%	0,4%	0,2%	0,5%	0,5%	0,6%	0,2%	0,3%
bussen	2,2%	2,5%	2,2%	3,5%	4,2%	2,0%	1,8%	2,5%	3,1%

Amsterdamsestraatweg, tussen Geraniumstraat (A) en Korenbloemstraat (B)

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	11300	5200	4250	630	320	6100	4840	840	420
licht	96,3%	96,3%	96,6%	95,6%	94,1%	96,3%	96,2%	96,7%	95,4%
middelzwaar	0,9%	0,8%	0,8%	0,4%	0,9%	1,0%	1,2%	0,4%	0,9%
zwaar	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,4%	0,5%	0,6%	0,1%	0,3%
bussen	2,4%	2,6%	2,3%	3,8%	4,6%	2,2%	2,0%	2,8%	3,4%

Amsterdamsestraatweg, tussen Korenbloemstraat (A) en Ondiep zuidzijde (B)

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	9200	4070	3580	320	170	5130	4250	580	300
licht	95,0%	94,7%	95,5%	89,2%	86,6%	95,2%	95,6%	94,0%	92,3%
middelzwaar	0,7%	0,6%	0,6%	0,5%	0,9%	0,9%	1,0%	0,3%	0,7%
zwaar	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%	0,2%	0,3%	0,0%	0,1%
bussen	4,1%	4,6%	3,8%	10,2%	12,2%	3,7%	3,1%	5,7%	6,9%

Amsterdamsestraatweg, tussen Ondiep zuidzijde (A) en Acaciastraat (B)

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	7600	3570	2780	530	260	4030	3070	640	320
licht	96,0%	96,0%	96,2%	95,7%	94,4%	95,9%	95,9%	96,5%	95,4%
middelzwaar	0,7%	0,5%	0,6%	0,2%	0,5%	0,9%	1,0%	0,2%	0,5%
zwaar	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,0%	0,1%
bussen	3,1%	3,4%	3,1%	4,0%	5,0%	3,0%	2,8%	3,3%	4,0%

Amsterdamsestraatweg, tussen Ondiep zuidzijde (A) en Fabriekstraat (B)

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	9500	5360	4140	810	410	4140	3130	670	340
licht	96,0%	96,3%	96,3%	96,9%	95,7%	95,6%	95,4%	96,4%	95,3%
middelzwaar	1,1%	1,1%	1,2%	0,4%	0,9%	1,2%	1,4%	0,3%	0,7%
zwaar	0,3%	0,3%	0,4%	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%	0,1%	0,1%
bussen	2,6%	2,3%	2,1%	2,6%	3,2%	2,9%	2,8%	3,2%	3,9%

Amsterdamsestraatweg, tussen Fabriekstraat (A) en spoorviaduct (B)

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	10500	5270	4050	810	410	5230	3870	900	460
licht	96,2%	96,3%	96,2%	96,9%	95,7%	96,2%	95,9%	97,3%	96,3%
middelzwaar	1,2%	1,1%	1,3%	0,4%	0,9%	1,2%	1,4%	0,3%	0,7%
zwaar	0,3%	0,3%	0,4%	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%	0,1%	0,1%
bussen	2,3%	2,3%	2,1%	2,6%	3,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,9%

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



Acaciastraat
2x1 30 km/u wegen
linknr: 80760, A-node: 10985, B-node: 11003

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	6.216	2.869	2.306	375	188	3.347	2.659	458	230
licht	6.160	2.845	2.284	374	187	3.315	2.630	457	228
middelzwaar	41	18	16	1	1	23	20	1	2
zwaar	15	6	6	0	0	9	9	0	0

bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
middelzwaar+bussen	41	18	16	1	1	23	20	1	2
bussen/uur			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	99,0	99,7	99,5	98,9	99,8	99,1	99,0	99,7	99,5	98,9	99,8	99,1
middelzwaar %	0,7	0,3	0,5	0,8	0,2	0,9	0,7	0,3	0,5	0,8	0,2	0,9
zwaar %	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0
uur %	6,7	3,3	0,8	6,6	3,4	0,9	6,7	3,3	0,8	6,6	3,4	0,9

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



Ondiep
2x1 30 km/u wegen
linknr: 3906, A-node: 10998, B-node: 11008

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	4.295	1.988	1.794	129	65	2.307	2.187	80	40
licht	4.282	1.980	1.786	129	65	2.302	2.182	80	40
middelzwaar	8	5	5	0	0	3	3	0	0
zwaar	5	3	3	0	0	2	2	0	0

bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
middelzwaar+bussen	8	5	5	0	0	3	3	0	0
bussen/uur			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	99,6	100,0	100,0	99,8	100,0	100,0	99,6	100,0	100,0	99,8	100,0	100,0
middelzwaar %	0,3	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
zwaar %	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
uur %	7,5	1,6	0,4	7,9	0,9	0,2	7,5	1,6	0,4	7,9	0,9	0,2

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



Amsterdamsestraatweg
2x1 met langsparkeren
linknr: 3777, A-node: 10871, B-node: 10889

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	7.264	3.107	2.407	466	234	4.157	3.245	606	306
licht	7.164	3.066	2.370	464	232	4.098	3.197	601	300
middelzwaar	71	34	30	2	2	37	30	3	4
zwaar	29	7	7	0	0	22	18	2	2

bussen	180	90	64	16	10	90	64	16	10
middelzwaar+bussen	251	124	94	18	12	127	94	19	14
bussen/uur			5,3	4,0	1,3		5,3	4,0	1,3

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,5	99,6	99,1	98,5	99,2	98,0	95,9	96,3	95,1	96,6	96,6	94,9
middelzwaar %	1,2	0,4	0,9	0,9	0,5	1,3	3,8	3,7	4,9	2,8	3,1	4,4
zwaar %	0,3	0,0	0,0	0,6	0,3	0,7	0,3	0,0	0,0	0,5	0,3	0,6
uur %	6,5	3,7	0,9	6,5	3,6	0,9	6,4	3,8	1,0	6,5	3,7	0,9

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



St.-Josephlaan
2x2 zonder middenberm
linknr: 80740, A-node: 10869, B-node: 10871

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	32.293	14.752	10.748	2.658	1.346	17.541	13.171	2.903	1.467
licht	31.488	14.327	10.384	2.629	1.314	17.161	12.842	2.879	1.440
middelzwaar	508	270	234	17	19	238	202	17	19
zwaar	297	155	130	12	13	142	127	7	8

bussen	40	20	20	0	0	20	20	0	0
middelzwaar+bussen	548	290	254	17	19	258	222	17	19
bussen/uur			1,7	0,0	0,0		1,7	0,0	0,0

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,6	98,9	97,6	97,5	99,2	98,2	96,4	98,9	97,6	97,4	99,2	98,2
middelzwaar %	2,2	0,6	1,4	1,5	0,6	1,3	2,4	0,6	1,4	1,7	0,6	1,3
zwaar %	1,2	0,5	1,0	1,0	0,2	0,5	1,2	0,5	1,0	1,0	0,2	0,5
uur %	6,1	4,5	1,1	6,3	4,1	1,0	6,1	4,5	1,1	6,3	4,1	1,0

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



Marnixlaan
2x2 zonder middenberm
linknr: 316066, A-node: 10871, B-node: 1415651

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	26.996	13.256	9.355	2.589	1.312	13.740	10.036	2.461	1.243
licht	26.276	12.846	9.004	2.561	1.281	13.430	9.768	2.441	1.221
middelzwaar	461	260	225	17	18	201	171	14	16
zwaar	259	150	126	11	13	109	97	6	6

bussen	40	20	20	0	0	20	20	0	0
middelzwaar+bussen	501	280	245	17	18	221	191	14	16
bussen/uur			1,7	0,0	0,0		1,7	0,0	0,0

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,2	98,9	97,6	97,3	99,2	98,2	96,0	98,9	97,6	97,1	99,2	98,2
middelzwaar %	2,4	0,7	1,4	1,7	0,6	1,3	2,6	0,7	1,4	1,9	0,6	1,3
zwaar %	1,3	0,4	1,0	1,0	0,2	0,5	1,3	0,4	1,0	1,0	0,2	0,5
uur %	5,9	4,9	1,2	6,1	4,5	1,1	5,9	4,9	1,2	6,1	4,5	1,1

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



Marnixlaan
2x2 met middenberm
linknr: 2657, A-node: 7574, B-node: 7575

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	22.213	10.292	7.591	1.795	906	11.921	9.280	1.753	888
licht	21.698	10.079	7.406	1.782	891	11.619	9.021	1.732	866
middelzwaar	318	133	114	9	10	185	161	12	12
zwaar	197	80	71	4	5	117	98	9	10

bussen	40	20	20	0	0	20	20	0	0
middelzwaar+bussen	358	153	134	9	10	205	181	12	12
bussen/uur			1,7	0,0	0,0		1,7	0,0	0,0

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	97,6	99,3	98,3	97,2	98,8	97,5	97,3	99,3	98,3	97,0	98,8	97,5
middelzwaar %	1,5	0,5	1,1	1,7	0,7	1,4	1,8	0,5	1,1	1,9	0,7	1,4
zwaar %	0,9	0,2	0,6	1,1	0,5	1,1	0,9	0,2	0,6	1,1	0,5	1,1
uur %	6,1	4,4	1,1	6,5	3,7	0,9	6,2	4,4	1,1	6,5	3,7	0,9

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



Royaards van den Hamkade
2x1 met langsparkeren
linknr: 80739, A-node: 7575, B-node: 10994

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	5.318	2.537	1.836	465	236	2.781	2.073	471	237
licht	5.192	2.466	1.777	459	230	2.726	2.026	467	233
middelzwaar	92	49	41	4	4	43	37	3	3
zwaar	34	22	18	2	2	12	10	1	1

bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
middelzwaar+bussen	92	49	41	4	4	43	37	3	3
bussen/uur			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,8	98,7	97,5	97,7	99,2	98,3	96,8	98,7	97,5	97,7	99,2	98,3
middelzwaar %	2,2	0,9	1,7	1,8	0,6	1,3	2,2	0,9	1,7	1,8	0,6	1,3
zwaar %	1,0	0,4	0,8	0,5	0,2	0,4	1,0	0,4	0,8	0,5	0,2	0,4
uur %	6,0	4,6	1,2	6,2	4,2	1,1	6,0	4,6	1,2	6,2	4,2	1,1

VRU 3.3 2025 (31-10-2016)



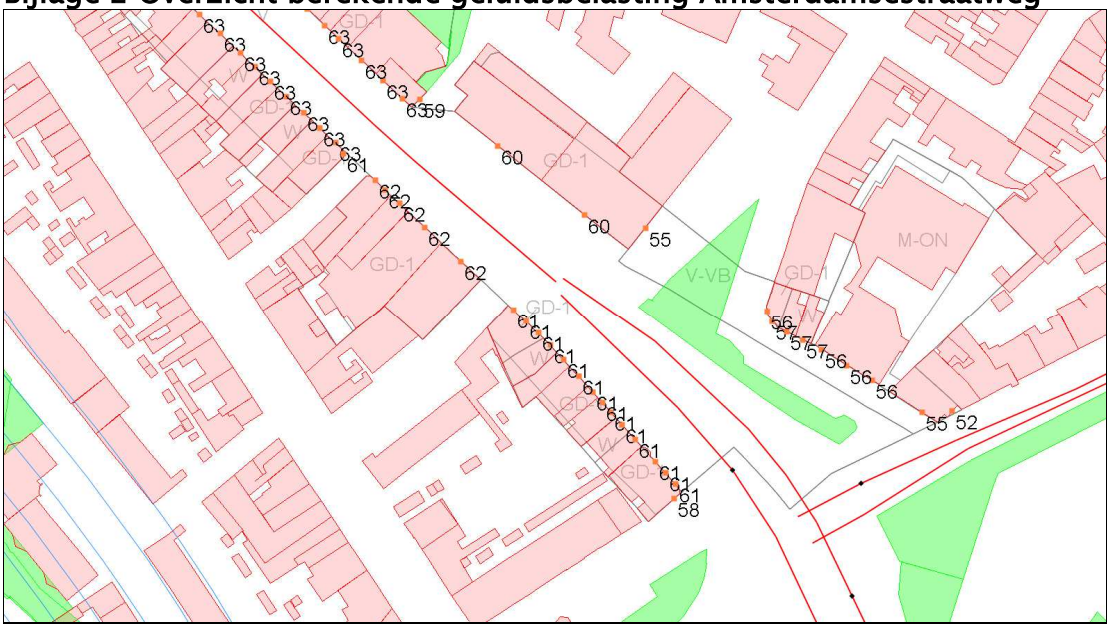
Van Egmondkade
2x1 met langsparkeren
linknr: 2658, A-node: 7575, B-node: 10879

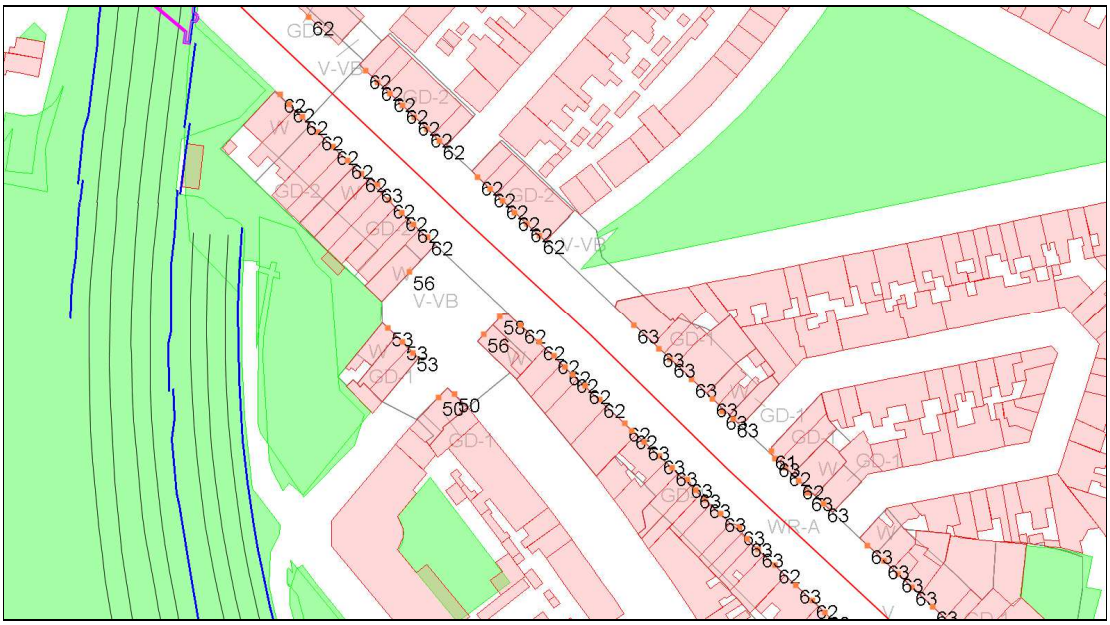
	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	9.683	3.908	2.548	905	455	5.775	4.682	726	367
licht	9.509	3.824	2.476	899	449	5.685	4.605	720	360
middelzwaar	111	56	48	4	4	55	46	4	5
zwaar	63	28	24	2	2	35	31	2	2

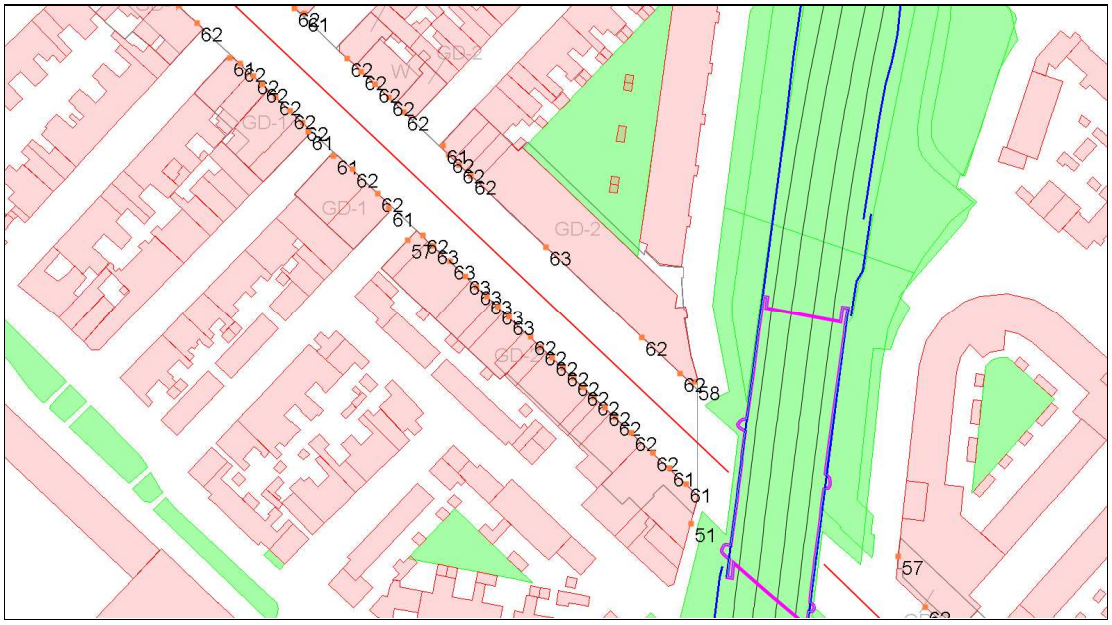
bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
middelzwaar+bussen	111	56	48	4	4	55	46	4	5
bussen/uur			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0

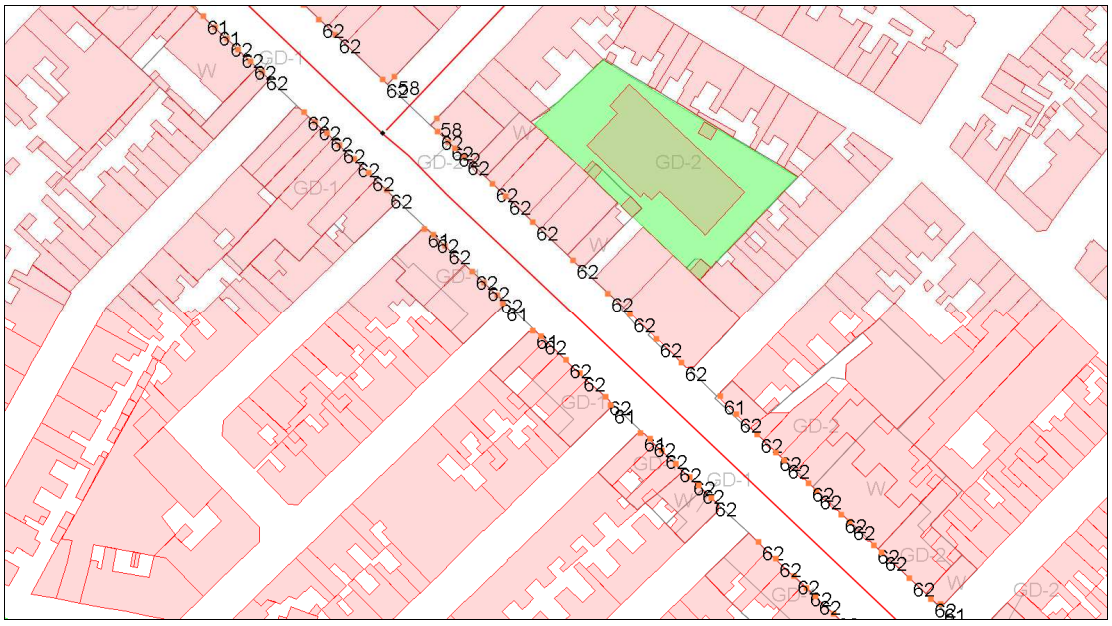
	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	97,2	99,3	98,7	98,4	99,2	98,1	97,2	99,3	98,7	98,4	99,2	98,1
middelzwaar %	1,9	0,4	0,9	1,0	0,6	1,4	1,9	0,4	0,9	1,0	0,6	1,4
zwaar %	0,9	0,2	0,4	0,7	0,3	0,5	0,9	0,2	0,4	0,7	0,3	0,5
uur %	5,4	5,8	1,5	6,8	3,1	0,8	5,4	5,8	1,5	6,8	3,1	0,8

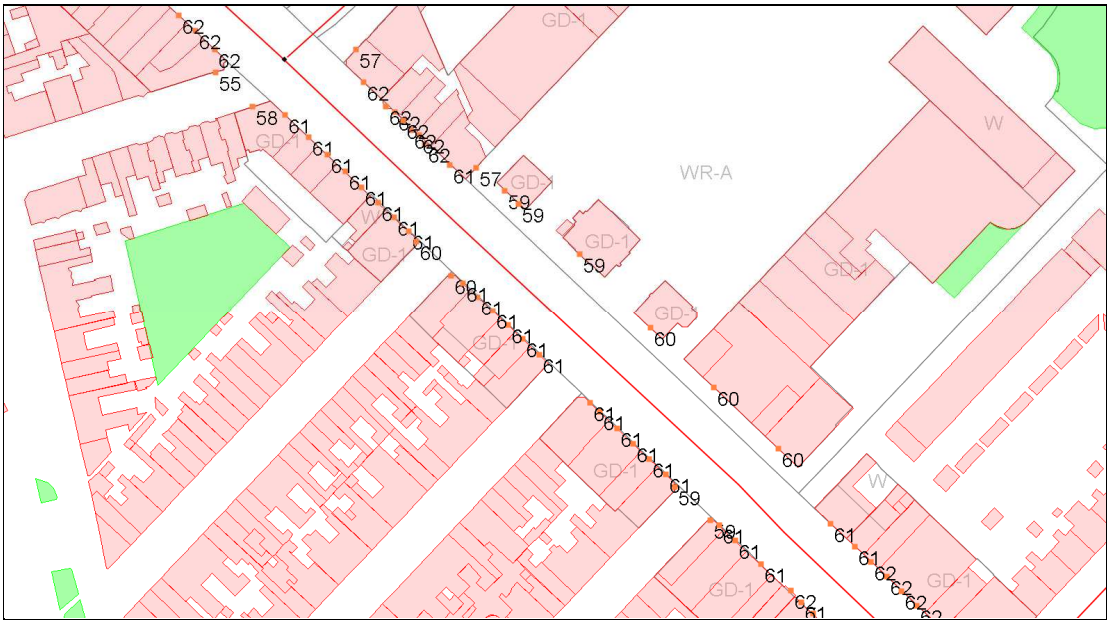
Bijlage 2 Overzicht berekende geluidsbelasting Amsterdamsestraatweg





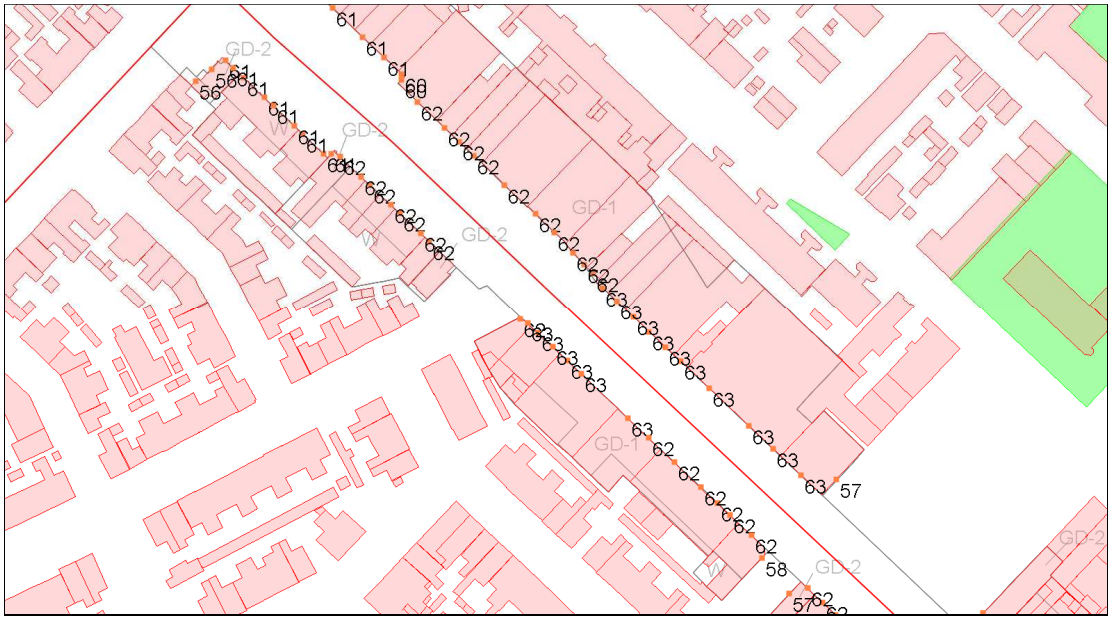

GD-1
GD-2
W


GD-1
GD-2
W


GD-1
WR-A
W


DSSU info
V-VB
GD-2
GD-1
W

Gemeente Utrecht





Bijlage 3 Beschouwing 30 km/u wegen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een bredere milieuhygiënische afweging in relatie tot geluid te worden gemaakt dan alleen het gestelde in de Wet geluidhinder. Om die reden wordt het onderzoek verkeerslawaai niet beperkt tot de wegen die vallen onder het regiem van de Wet geluidhinder maar verbreed tot alle relevante wegen in en rond het plangebied.

Bij de afweging of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening is aangesloten bij de kader- en normstelling uit de Wet geluidhinder.

Aangezien niet voor alle 30 km/uur wegen prognoses beschikbaar zijn, is hieronder als voorbeeld onderzocht met welke verkeersintensiteit de geluidsbelasting in het verblijfsgebied nog net onder de maximale ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder (63 dB) kan worden gebleven. Voor wegen met een afstand gevel – wegas van 5 meter, tweezijdige bebouwing en klinkers in keperverband dienen er minimaal 12.000 motorvoertuigen gebruik te maken van een dergelijke weg om de maximale ontheffingswaarde te overschrijden.

Dit is gezien de functie en aard van de wegen niet te verwachten. Hierdoor kan gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening.

Gemeente Utrecht afdeling Expertise Milieu — Standaard Rekenmethode I 2012 - v. 7.1.0

Projectnaam	Algemeen								
Bron	30 km/u wegen								
Variant	Goede ruimtelijke ordening								
Datum berekening	10 juni 2015			**Versie wegdekcorrecties**		04-06-2014			
Berekend door	balke001			**Referentiejaar**		2025			
Opmerkingen	Bestaande stad								
Hoogte waarneempunt	2,00	m	**Objectfractie**	80,0	%	**Belemmeringshoek**	0,0	°	

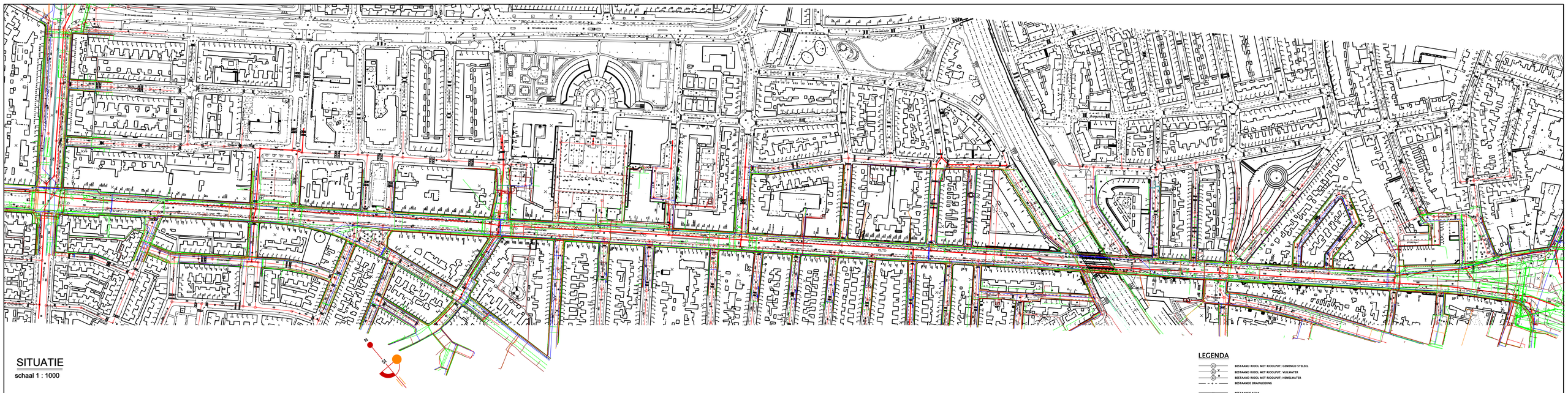
Rijlijn 1

Verkeersintensiteit (mvt/etm)	12.000		Hoogte wegdek	0,00	m	Zachte bodem	0,0	%	
Hor. afstand wnp-rijlijn	5,00	m	Afstand wnp-kruispunt	0,00	m	Afstand wnp-obstakel	0,00	m	
Wegdektype	90: elementenverharding keperverband			CROW publicatie					

		Dagperiode		Avondperiode		Nachtperiode	
Uurpercentage		6,75 %		3,55 %		0,60 %	
	Snelheid	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal
Lichte motorvoertuigen	30 km/u	98,6	799	98,7	420	96,5	69
Middelzware motorvoertuigen	30 km/u	1,0	8	1,0	4	2,5	2
Zware motorvoertuigen	30 km/u	0,4	3	0,3	1	1,0	1

Resultaten	**Dagperiode**	**Avondperiode**	**Nachtperiode**
Niveau t.g.v. rijlijn 1	67,44 dB	69,57 dB	67,81 dB
L,totaal	**67,44** dB	**69,57** dB	**67,81** dB

Lden	**67,99** dB
Lden, juridisch	**62,99** dB
Lnight	**67,81** dB
Lnight, juridisch	**62,81** dB



SITUATIE

schaal 1 : 1000

LEGENDA

- BESTAAND RIOOL MET RIOOLPUT; GEMENGD STELSEL
- BESTAAND RIOOL MET RIOOLPUT; VUILWATER
- BESTAAND RIOOL MET RIOOLPUT; HEMELWATER
- BESTAANDE DRAINLEIDING
- BESTAANDE KOLK
- AAN TE BRENGEN KOLK
- BOOM
- LICHTMAST / VERKEERSLICHT

ZIE LEIDING-TEKENINGEN VAN DE BEDRIJVEN

JUISTE PLAATS KABELS EN/OF LEIDINGEN IN HET WERK TE BEPALEN

ALLE MATEN IN MM TENZIJ ANDERS AANGEGEVEN

ALLE HOOGTEMATEN IN METERS T.O.V. NAP

Wijz.	Datum	Getekend	Getoetst	Vrijgag.	Aard der wijziging
C					
B					
A					

Stadswerken

Gemeente Utrecht

Opdrachtgever: gemeente Utrecht	Schaal 1:1000	Formaat 1680 x 594
	Beheer	Bestek
Project: Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg gedeelte Paardeveld t/m Marnixlaan	Projectnummer 9445	Status concept
	Tekeningnummer	Datum 10-02-2016
Onderdeel: Inventarisatie kabels en leidingen		Versie
	Getekend H.J.V. van Hoeve	
	Getoetst	
	Vrijgegeven	

Stadsingenieurs
Postadres Stadhuisplein 1, 3511 AZ Utrecht
Bezoekadres Lange Nieuwstraat 8, Utrecht
Telefoon 030 - 286 4333 Fax 030 - 286 4348
www.utrecht.nl

1680 x 594

AmsterdamsestraatwegK&L20160106.dgn 11-2-2016 16:15:45

p/a Amsterdamsestraatweg 283
3551 CE Utrecht
tel: 030 - 286 90 20
emaill: info@wijkraadnoordwest.nl
www.wijkraadnoordwest.nl

College van Burgemeester en wethouders
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 28 juni 2016

Betreft: Advies bestemmingsplan ASW

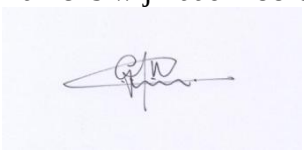
Geacht College,

De wijkraad dankt het college voor de uitnodiging om advies te geven op het bestemmingsplan voor de ASW. Het plan kent een brede inhoud. In basis denken we dat het plan passend is voor de gewenste opwaardering van de ASW. Wel hebben wij nog een aantal adviezen, opmerkingen en vragen.
Als eerste moedigen we de winkelconcentratiegebieden aan zoals gesteld in het plan. Echter wat niet meegenomen is zijn de huidige ontwikkelingen van de plein herinrichtingen zoals ze dit jaar reeds een aanvang hebben genomen. Hiermee doelen we op Klein Neude, de Watertoren en het plein bij de Herenweg. Wij adviseren dan ook om “Gemengd I” waar detailhandel & Horeca mogelijk is toe te passen op de panden die direct aan de openbare ruimte grenzen. De zogenaamde hoekpanden.
Bij “ gemengd II “ zien we dat er bij de voorgestelde panden voor deze functie bewoning niet mogelijk is op de begane grond conform 4.3.1 lid c. Ons advies is om dit juist wel mogelijk te maken om zo verdere groei van (onwenselijke) dienstverleningsfuncties die mogelijk zijn conform gemengd II sneller weg te krijgen van de ASW.
Daarnaast adviseren wij om nogmaals kritisch te kijken naar de lijst winkelstraatfuncties onder “gemengd I” en “gemengd II”, juist deze winkelstraatfuncties hebben een verleden waarbij niet altijd de activiteiten worden uitgeoefend die worden aangegeven. Dit advies lijkt ons cruciaal voor het slagen van de ontwikkelvisie ASW.
Een vraag over de zin “Het college is op grond van de regels van het bestemmingsplan bevoegd om op deze adressen de aangegeven functie te wijzigen of te verwijderen (uitsterfconstructie).” Deze verwijst niet duidelijk naar de lijsten “Gemengd I” en “Gemengd II”. Geldt dit alleen voor de onder sub D genoemde bijzondere functies of geldt het voor de gehele lijst? Het nu belezende is de interpretatie dat het enkel voor de onder D genoemde omschrijvingen geldt.
Wij hebben ook nog een opmerking over het gebied dat het bestemmingsplan beslaat. De wijkraad ziet graag terug dat het gebied ter hoogte van de Boorstraat een uitloop krijgt richting “Het Huis” alsmede dat het park aan de Spijkerstraat wordt opgenomen in het bestemmingsplan om te verblijven. Een tweede is het Park bij de Watertoren: dit park zien we ook graag terug in het bestemmingsplan. Deze twee onder de titel verblijven cq recreatie. Een eerdere opmerking om de gehele plantage mee te nemen is verwerkt, waarvoor onze dank.
Als wijkraad is het ondoenlijk om over ieder individueel pand een uitspraak te doen. We verzoeken dan ook om informatie richting pandeigenaren dat er een functiewijziging plaatsheeft. Dit is niet verplicht conform de wetgeving. De wijkraad is echter van mening dat Utrecht hier een voorbeeld kan stellen voor de rest van Nederland.
De wijkraad is voorstander van creatief en flexibel ondernemen. Het zou in bepaalde gevallen mogelijk moeten zijn de functies (dag)horeca en winkelstraatfunctie te combineren. Daarom willen wij er voor pleiten niet vast te houden aan de strikte indeling Horeca en Winkelstraatfuncties zoals momenteel in het plan worden beschreven.

p/a Amsterdamsestraatweg 283
3551 CE Utrecht
tel: 030 - 286 90 20
emaill: info@wijkraadnoordwest.nl
www.wijkraadnoordwest.nl

Bronnen:
Gemengd I
Gemengd II

Namens wijkraad Noordwest,



Gerard van Wakeren
Voorzitter Wijkraad Noordwest

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

november 2016

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN AMSTERDAMSESTRAATWEG 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 4
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 4
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 5
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 6
2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen 10
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing 10

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 11

ZIENSWIJZE 1 BUREAU RECHTSBESCHERMING NAMENS ZES ONDERNEMERS 11
ZIENSWIJZE 2 ROSE&VANILLA (BAKKERIJ MET WINKEL) 16
ZIENSWIJZE 3 16
ZIENSWIJZE 4 WASSERETTE CYBERWASH 17
ZIENSWIJZE 5 ONDERNEMERSVERENIGING HART VOOR DE STRAATWEG 18

BIJLAGE 1: ZIENSWIJZENLIJST 23

BIJLAGE 2: ALLE ZIENSWIJZEN (GEANONIMISEERD) 24

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

Het bestemmingsplan bestrijkt de percelen die aan de Amsterdamsestraatweg grenzen: aan de westzijde tussen de Sint-Josephlaan en de (afslag naar) de Daalsetunnel en aan de oostzijde tussen de Cornelis Mertensstraat en de Weerdsingel Westzijde. Het plangebied bestaat ook uit de percelen die grenzen aan het westelijke deel van de Marnixlaan, het deel tussen de Amsterdamsestraatweg en de rotonde waar de Van Egmondkade op uitkomt.

Het nieuwe bestemmingsplan levert een bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid en de economische structuur van de Amsterdamsestraatweg door onwenselijke gebruiksveranderingen van panden tegen te gaan en door regels te stellen die de winkelstructuur in winkelconcentratiegebieden versterken en die buiten de winkelconcentratiegebieden transformatie naar wonen bevorderen.

In verband met de versterking van de winkelconcentratiegebieden wordt de mogelijkheid voor extra horecavestigingen in de lichtste vorm van horeca, de zogenaamde 'daghoreca' (categorie D2) verruimd. Tegelijkertijd worden de eisen voor ondersteunende horeca in winkels buiten de winkelconcentratiegebieden aangescherpt. Voor deze verandering wordt, tegelijk met de vaststelling van het bestemmingsplan, het horecabeleid voor de Amsterdamsestraatweg aangepast. In bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan is de beoogde verandering van het horecabeleid opgenomen.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.

In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.
Bijlage 1, achterin dit document, bevat de lijst met indieners. In bijlage 2 (apart document) zijn kopieën van alle zienswijzen opgenomen.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 20 mei tot en met donderdag 30 juni 2016 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn in totaal 7 zienswijzen ingediend. Bureau Rechtsbescherming heeft namens een zestal ondernemers een zienswijze ingediend, de ondernemersvereniging heeft een zienswijze ingediend en de gemeenteraad heeft 5 de zienswijzen van individuele ondernemers ontvangen, waarvan 2 buiten de termijn van terinzagelegging.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt zo mogelijk wel in bijlage 2 opgenomen, zodat iedereen, dus ook de gemeenteraad, kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad stelt de indieners van zienswijzen in de gelegenheid om hun zienswijze tijdens een raadsinformatieavond toe te lichten. Op zo'n avond kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn. Als er geen zienswijzen zijn ingediend en de gemeenteraad consultatie niet nodig vindt, wordt het bestemmingsplan alleen geagendeerd op een raadsinformatieavond, als de gemeenteraad dat nodig vindt.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

De zienswijzen van indieners 6 en 7 zijn buiten de termijn (zie: §1.3.1) ingediend. Zienswijze 6 is op 5 juli 2016 ingekomen, de postzegel is afgestempeld op 4 juli. Indiener is bij brief van 12 juli 2016 in de gelegenheid gesteld om een verklaring over de te late indiening te geven. Hij heeft van deze gelegenheid geen gebruik gemaakt, zodat zijn zienswijze buiten behandeling wordt gelaten.
Indiener 7 heeft zijn zienswijze op 5 september 2016 ingediend. De indiener is in de gelegenheid gesteld om te verklaren of er een bijzondere omstandigheid voor de te late indiening was. Uit de door indiener aangedragen verklaring van 6 september 2016 is gebleken dat dat niet het geval is, zodat de zienswijze buiten behandeling blijft.
De zienswijzen 6 en 7 zijn wel opgenomen in bijlage 2, zodat van deze zienswijzen kennis kan worden genomen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

De zienswijzen gaan bijna alle over de werking van het bestemmingsplan, de uitleg van de regels in de bestemmingen Gemengd-1 en Gemengd- 2. Sommige zienswijzen bevatten vragen over de desbetreffende ondernemingen. Eén zienswijze gaat ook over de bereikbaarheid en inrichting van de Amsterdamsestraatweg.
In hoofdstuk 3 zijn de samenvattingen van de zienswijzen opgenomen. De zienswijzen zijn per onderdeel van een gemeentelijke reactie voorzien.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst de wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels, de bijlagen bij de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd.
Vervolgens worden de wijzigingen in de toelichting of de bijlagen daarbij, weergegeven.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.3.1.1 Aanpassing bijlagen 1 bij de regels: Lijst bijzondere functies Gemengd - 1
Naar aanleiding van zienswijze 1, onderdeel 2, is de bestemming tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat, aan de zuidwestkant van de Amsterdamsestraatweg (even nummers 190-252), van Gemengd - 2 naar Gemengd - 1 veranderd. Dit betekent dat de bijlagen 1 en 2 bij de regels daaraan moeten worden aangepast.
Bijlage 1, Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 bij de regels wordt als volgt aangepast:

1. aan onderdeel A wordt toegevoegd onder vormen van dienstverlening: computerservice en reisbureau; en onder medische en paramedische beroepen: diëtist.
2. aan onderdeel C wordt toegevoegd:
   Amsterdamsestraatweg 206: horeca, categorie D1
   Amsterdamsestraatweg 234: horeca, categorie D1
   Amsterdamsestraatweg 236: horeca, categorie B
   Amsterdamsestraatweg 238 -240: horeca, categorie D1
   Amsterdamsestraatweg 242: horeca, categorie C
   Amsterdamsestraatweg 252: horeca, categorie C.
3. aan onderdeel D wordt toegevoegd onder specifieke vorm van detailhandel:
   Amsterdamsestraatweg 228: afhaalzaak
   Amsterdamsestraatweg 230-232: afhaalzaak.

Naar aanleiding van zienswijze 5, onderdeel 8, is onderzocht of er op verdiepingen andere dan woonfuncties aanwezig zijn. Op sommige verdiepingen van panden met de bestemming Gemengd – 1 zijn inderdaad andere dan woonfuncties aangetroffen. De hieronder genoemde functies zijn met de adressen in onderdeel E van de Lijst bijzondere functies Gemengd – 1 geplaatst:

Amsterdamsestraatweg 271-279: kantoor, opslag
Amsterdamsestraatweg 283: kantoor; wijkbureau gemeente
Amsterdamsestraatweg 285-287: kantoor
Mimosastraat 2-4: kantoor
Plantage 1: kantoor, opslag

2.3.1.2 Aanpassing bijlagen 2 bij de regels: Lijst bijzondere functies Gemengd – 2

Naar aanleiding van zienswijze 1, onderdeel 2, is de bestemming tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat, aan de zuidwestkant van de Amsterdamsestraatweg (even nummers 190-252), van Gemengd – 2 naar Gemengd – 1 veranderd. De adressen die voorkomen op de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 zijn geschrapt.
Naar aanleiding van zienswijze 1, onderdeel 3, wordt bijlage 2, Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 als volgt aangepast: aan onderdeel A worden bij vormen van dienstverlening toegevoegd: computerservice, reisbureau, atelier, administratiekantoor, dieren-trimsalon; onder medische en paramedische beroepen wordt toegevoegd: diëtist.

2.3.1.3 Aanpassing van de bestemming van de panden tussen de Asterstraat en de Fabrieksstraat door wijziging van de verbeelding

Naar aanleiding van zienswijze 1, onderdeel 2, wordt de bestemming van de panden aan de zuidwestkant (even nummers: 190-252) van de Amsterdamsestraatweg tussen de Fabriekstraat en de Asterstraat gewijzigd van Gemengd -2 (Gd – 2) in Gemengd – 1 (Gd -1).

2.3.1.4 Aanpassing van bestemmingsvlak Verkeer op de verbeelding

Naar aanleiding van zienswijze 2 wordt de bestemming Verkeer aan de noordoostzijde van de Amsterdamsestraatweg, tussen de Herenweg en de Weerdsingel, gewijzigd in de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied en wordt de grens van het bestemmingsplan verlegd, zodat het deel van de Herenweg dat grenst aan het pand Amsterdamsestraatweg 13 binnen het plangebied valt.

2.3.1.5 Aanpassing vergunning-regeling daghoreca

Op grond van artikel 3, lid 3.3.1, onder a, kunnen alle winkelstraatfuncties die onder A van de Lijst bijzondere functies Gemengd – 1 genoemd worden zonder omgevingsvergunning op de begane grond gevestigd worden. In het aangepaste horecabeleid is bepaald dat er voor daghoreca een vergunningstelsel moet gelden. Abusievelijk was dit vergunningstelsel niet in het ontwerp opgenomen, terwijl zo'n stelsel goed aansluit bij het doel van het bestemmingsplan. Met onderstaande wijzigingen wordt dit gerepareerd.
In artikel 3, lid 3.1, onder a, onder 3 wordt ter verduidelijking de volgende tekst ingevoegd achter 'winkelstraatfuncties': , maar met inbegrip van horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten,.
Met vernummering van b naar c wordt artikel 3, lid 3.4.1, onder a, onder III vervangen door een nieuw lid b waarin de volgende bepaling is opgenomen: Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 3.3.1, onder a, en de winkelstraatfunctie horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten toestaan, voor zover er geen onevenredige aantasting van de detailhandelsstructuur ontstaat.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing bijlage 1 bij de regels, Lijst bijzondere functies Gemengd – 1

Horecavestigingen in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten worden per adres op de C-lijst opgenomen.
Aan de lijst wordt onder onderdeel A toegevoegd: adviesbureau, advocatenkantoor, fotostudio, geldwisselkantoor en wasserij.
Amsterdamsestraatweg 210 heeft een zorgfunctie. Dit adres is in onderdeel B opgenomen.

In onderdeel B werkt de toevoeging “bedrijven, categorie 1 en 2” en “categorie 1 en 2” verwarring. In dit onderdeel zijn alleen specifiek benoemde bedrijven en activiteiten opgenomen. De genoemde toevoeging wordt daarom geschrapt.
Het adres 1e Daalsedijk 292 stond in het ontwerp in onderdeel B. Op dit adres is een adviesbureau gevestigd. Deze functie is opgenomen in onderdeel A. Dit adres is daarom geschrapt van de lijst.
In onderdeel C wordt ten onrechte de specifieke vorm van een horeca-vestiging benoemd, terwijl in dit onderdeel alleen de categorie-aanduiding van belang is. De specifieke vorm is daarom geschrapt.
In bijlage 1 bij de regels was per abuis een onjuiste benaming van de aanwezige functie op de adressen Amsterdamsestraatweg 385 opgenomen en Amsterdamsestraatweg 92-94 stond in de inventarisatielijst vermeld als ‘dienstverlening’, maar was niet vermeld op de lijst. De adressen Amsterdamsestraatweg 92-94 en 385 worden nu in onderdeel D met de juiste benaming van de aanwezige functie opgenomen: speelautomatenhal.
Deze benaming zal voor deze adressen ook worden opgenomen in de inventarisatielijst bij de toelichting van het bestemmingsplan.
De ondernemer op Amsterdamsestraatweg 13 levert ook producten aan andere bedrijven. Deze bedrijfsactiviteit is toegevoegd aan onderdeel B van de lijst.
Amsterdamsestraatweg 387 staat in de lijst bij het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte als horecagelegenheid genoemd in onderdeel C en Amsterdamsestraatweg 315 in onderdeel D. Dit zijn winkels. De adressen zijn daarom van de lijst gehaald.
Plantage 1A en 1B staan in het ontwerpbestemmingsplan als “2x restaurant horeca, categorie B”. Alleen op het adres Plantage 1B is een restaurant gevestigd en een restaurant valt onder categorie D1 en niet onder B. Het adres en de categorie zijn hersteld in onderdeel C van de lijst.
In het ontwerpbestemmingsplan staan de adressen Amsterdamsestraatweg 180-182 vermeld in onderdeel C als horecagelegenheid in de categorie C. Op Amsterdamsestraatweg is echter een kapper gevestigd. Dit adres wordt daarom verplaatst naar onderdeel D.
In de panden Amsterdamsestraatweg 287C en 287D was tot 2014 de seksinrichting La Cloche gevestigd. In 2014 is een vergunning verleend voor het realiseren van woonruimten op de verdiepingen. De begane grond is wegens verbouwing niet in gebruik als seksinrichting. De verbouwing is wegens persoonlijke omstandigheden vertraagd. Uit overleg met de eigenaar blijkt dat hij het gebruik van de panden als seksinrichting na voltooiing van de verbouwing wil voortzetten of wil omzetten naar café. Er is een aanvraag voor een exploitatievergunning ingediend voor het gebruik van de seksinrichting. Een gebruik als café is in een winkelgebied qua uitstraling een verbetering ten opzichte van een seksinrichting. Er is echter niet onderzocht wat het effect is van een of twee cafés op die locatie en wat de mening van omwonenden is over de verandering. Daarom is de bestemming uit het bestemmingsplan Ondiep, seksinrichting, voortgezet, maar dan wel in de systematiek van dit bestemmingsplan, dus door plaatsing van de functie seksinrichting in onderdeel D van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1. In het ontwerpbestemmingsplan staat abusievelijk alleen het pand met nummer 287D op de lijst; 287C is nu toegevoegd.
Een bedrijf dat aanbiedt om elders diensten te verlenen valt niet onder het begrip winkelstraat-functies. Het schoonmaakbedrijf op Amsterdamsestraatweg 305, de slotenmaker op nummer 292 en het kantoorpand op nummer 285-287 zijn dan ook ten onrechte als winkelstraatfunctie gekwalificeerd. Dat is hersteld door plaatsing van deze adressen op onderdeel D van Lijst.
In het achterste gedeelte van het pand aan de Amsterdamsestraatweg 253 wil de eigenaar een fietsenstalling voor de buurt realiseren. Dat is geen winkelstraatfunctie, maar omdat de stalling zich op het achterliggende gebied richt, het gedeelte van het pand zich duidelijk onderscheid van het voorste deel en de winkelfunctie behouden blijft, kan aan dit initiatief medewerking worden verleend. Dit adres is op de D-lijst geplaatst, waarbij voorwaarden zijn opgenomen om te voorkomen dat met de realisering van de fietsenstalling de winkel aan de voorzijde niet meer als winkel kan functioneren.

2.3.2.2 Aanpassing bijlage 2 bij de regels: Lijst bijzondere functies Gemengd – 2

De adressen Amsterdamsestraatweg 112 en 118 zijn uit de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 gehaald, omdat de panden de bestemming Gemengd – 1 hebben. Op Amsterdamsestraatweg 118 is een afhaalzaak gevestigd, die is vermeld in bijlage 1 bij de regels.
Het adres Amsterdamsestraatweg 117 is in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte vermeld in onderdeel C van de lijst en is dus geschrapt.

Amsterdamsestraatweg 141 ontbreekt in het ontwerpbestemmingsplan op de lijst en is alsnog in onderdeel D vermeld.
Amsterdamsestraatweg 162, een cafetaria-snackbar, is in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte aangemerkt als restaurant. Dat is hersteld door in bijlage 2 de categorie C van de Lijst van horeca-activiteiten toe te kennen.
Amsterdamsestraatweg 223 is geen 'gamehall', maar een zorginstelling. In onderdeel D is de functie aangepast.
Amsterdamsestraatweg 353 is in het ontwerpbestemmingsplan in onderdeel D van de lijst vermeld. Dit adres is uit dat onderdeel geschrapt, omdat het een winkel in een hoekpand is, een functie die op grond van lid 4.1 van de regels zonder meer is toegestaan.
Amsterdamsestraatweg 378 is weliswaar verbonden met het hoekpand met de nummers 374-376, maar kan los van het hoekpand gebruikt worden. In het ontwerpbestemmingsplan is dit pand niet vermeld in onderdeel D van de lijst, omdat het pand ten onrechte bij de hoek gerekend werd. Deze fout is hersteld. Met de vermelding onder D kan het huidige gebruik overigens gewoon voortgezet worden, terwijl een transformatie naar wonen nu tot de mogelijkheden behoort.
Amsterdamsestraatweg 289 met de functie pandjeshuis, wat een bijzondere winkelstraatfunctie die beperkt kan worden toegestaan, wordt toegevoegd aan onderdeel B van de lijst.
Amsterdamsestraatweg 435 is een winkel die in het ontwerpbestemmingsplan niet vermeld is in onderdeel D van de lijst. Dat is alsnog gebeurd.
In onderdeel C wordt ten onrechte de specifieke vorm van een horeca-vestiging benoemd, terwijl in dit onderdeel alleen de categorie-aanduiding van belang is. De specifieke vorm is daarom geschrapt.

2.3.2.3 Verruiming mogelijkheden hoekpanden met de bestemming Gemengd – 2
In het ontwerpbestemmingsplan staan de regels toe om winkels in hoekpanden te vestigen. In zijn advies bepleit de wijkraad voor verruiming van de gebruiksmogelijkheden van hoekpanden aan de zogenaamde pleinen, waaronder de mogelijkheid van horeca. Wat betreft horeca volgt dit bestemmingsplan het aangepaste horecabeleid voor de Amsterdamsestraatweg. Er is echter geen reden om niet ook de andere winkelstraatfuncties uit de bestemming Gemengd -1 toe te staan in hoekpanden. In lid 4.1, onder a, onder V, wordt achter detailhandel de volgende tekst ingevoegd: en winkelstraatfuncties die genoemd zijn in onderdeel A van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1.

2.3.2.4 Bedrijven als functiemengingsfunctie, aanpassing regels en bijlage 2
In bijlage 2 bij de regels, Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 staan in onderdeel A bedrijven genoemd in de categorie 1 en 2. In dit onderdeel was een limitatieve opsomming beoogd. In de kop boven de bedrijven staat dus ten onrechte 'zoals'. De kop wordt vervangen door de volgende kop: Overige bedrijven.
Dat neemt niet weg dat bedrijfsactiviteiten die genoemd worden op de Lijst bedrijven 'functiemenging' of bedrijven met een vergelijkbare invloed op de leefomgeving als functiemengingsfunctie op de Amsterdamsestraatweg gevestigd zouden mogen worden. Daarom wordt aan lid 4.4.2, onder a, onder vernummering van II naar III, toegevoegd: II het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist, dan wel een bedrijfsactiviteit die qua aard en invloed op de omgeving daaraan gelijk geacht kan worden.

2.3.2.5 Verbetering bestemming Amsterdamsestraatweg 374-380, 423 en 434 en St. Josephlaan 2
De panden Amsterdamsestraatweg 374-380, 423, 434 en St. Josephlaan 2 liggen buiten de winkelgebieden en hebben in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte de bestemming Gemengd – 1 gekregen. Dat is nu hersteld door op de verbeelding de juiste bestemming, Gemengd – 2, toe te kennen. De functies van Amsterdamsestraatweg 376 en 378, detailhandel, van Amsterdamsestraat-weg 434, kapper, zijn vervolgens opgenomen in de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2, onder D. De functie van Amsterdamsestraatweg 380 (watertoren), horeca in de categorie D2, is opgenomen in de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2, onder C. De adressen Amsterdamsestraatweg 374 en 423 en St. Josephlaan 2 zijn hoekpanden. Daarin zijn ook de functies van Gemengd -1 toegestaan, zodat de wijziging op deze adressen geen gevolg heeft.

2.3.2.6 Regeling van de goot- en bouwhoogte, bouw binnen de bestemming Verkeer
In het ontwerpbestemmingsplan was de standaardregeling voor de hoogte van gebouwen opgenomen die uitgaat van een hoogteaanduiding op de verbeelding. Dit bestemmingsplan gaat uit van behoud van de bestaande bebouwing en maakt daarom geen gebruik van de standaardsystematiek. Dat betekent dat artikel 3, lid 3.2.1, onder c, artikel 4, lid 4.2.1, onder c, en artikel 8, lid 8.2.1, onder c, komen te luiden: De goothoogte en bouwhoogte van een hoofdgebouw mogen niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven; dat in de regel onder f van dezelfde artikelleden wordt 'a tot en met d' vervangen door: a, b en d; en dat artikel 5, lid 5.2.1, onder c, komt te luiden: De goot- en bouwhoogte van een gebouw mogen niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte.
In het ontwerpbestemmingsplan is de standaard bouwregeling binnen de bestemming Verkeer is voor Verkeer opgenomen. Deze behoeft nog aanpassing aan de context van de Amsterdamsestraatweg, die bijvoorbeeld geen regeling over het ondergronds parkeren nodig heeft. Dat leidt tot de volgende wijzigen:

- artikel 6, lid 6.2.1, onder a en b is vervangen door de volgende regels:
  a. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.
  b. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.
- de regels in artikel 6, lid 6.2.1, onder c en d zijn geschrapt.

2.3.2.7 Aanpassing wijzigingsvlak
De hoekpanden op de hoek van de Marnixlaan en het Oppenheimplein, respectievelijk Amsterdamsestraatweg 421 en 357, zijn abusievelijk niet in het wijzigingsvlak van de "wetgevingzone – wijzigingsgebied" gebracht. Deze fout is hersteld.
De panden op de hoek van de Anemoonstraat en op de hoek van de Geraniumstraat, respectievelijk Amsterdamsestraatweg 402 en 420, en het pand Amsterdamsestraatweg 406, zijn abusievelijk niet in het wijzigingsvlak van de "wetgevingzone – wijzigingsgebied" gebracht. Deze fout is hersteld.
De verbeteringen hebben inhoudelijk geen gevolg voor de hoekpanden, omdat ook bij wijziging van de bestemming de functies van Gemengd – 1 in de hoekpanden toegestaan zijn. Het gevolg voor het pand Amsterdamsestraatweg 406 is overigens ook gering, omdat de wijzigingsbevoegdheid slechts benut wordt, als de in de regels aangegeven aanleiding zich voordoet. Zonder de verbetering zou de gemeenteraad zelf nog bevoegd zij om zo'n wijziging door te voeren.

2.3.2.8 Aanpassing bestemming
De eigenaar van Amsterdamsestraatweg 213-219 heeft een plan voor het transformeren naar wonen met de gemeente besproken dat voldoet aan de eisen die het bestemmingsplan daarvoor stelt. Ter ondersteuning van deze transformatie is de bestemming alvast gewijzigd in Wonen.
Nummer 209 is al getransformeerd naar Wonen. Dit adres krijgt ook de woonbestemming.

2.3.2.9 Aanpassen verbeelding Watertoren
De verbeelding is aangepast aan de inmiddels ingediende aanvraag omgevingsvergunning.

2.3.2.10 Aanpassing van de verbeelding op de hoek van de Bethlehemweg
De wijkraad vestigt in zijn advies de aandacht op de ontwikkeling van de pleinen Herenweg, "Klein Neude" en watertoren en de gebruiksmogelijkheden van panden die aan die pleinen staan. Naar aanleiding daarvan is het plangebied bij het kruispunt 2e Daalsedijk, Bethlehemweg-Tiendstraat aan de noordoostzijde van de Amsterdamsestraatweg verruimd, tussen de huisnummers 113 en 115. De uitbreiding heeft de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied gekregen, zodat de hoekpanden, als zij beschikken over een horecavergunning, planologisch gezien een terras mogen. Voor de duidelijkheid: de horecaverordening en het terrassenreglement blijven onverkort van toepassing.

2.3.2.11 Aanpassing regeling omgevingsvergunning voor wonen op de begane grond
De redactie van lid 4.4.2 onder b is aangepast, omdat uit het geluidsrapport blijkt dat de geluidsbelasting aan de Sint Josephlaan en de Marnixlaan dusdanig hoog is, dat bij het realiseren van nieuwe woningen niet voldaan kan worden aan de eisen van de Wet geluidhinder. Anderzijds blijkt uit het rapport dat transformatie naar wonen in de Amsterdamsestraatweg wel kan, als voldaan wordt aan de eisen die voortvloeien uit de Geluidnota Utrecht.

Onder b is de volgende bepaling ingevoegd: de nieuwe woning voldoende woonruimte heeft aan een geluidsluwe gevel en.
Lid 4.4.2 onder b is vernummerd naar c en luidt nu als volgt: de woning geen gevel heeft die aan de Marnixlaan of de Sint Josephlaan ligt.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing paragraaf 4.1.2 (onderbouwing uitbreiding winkelgebied)
Mede naar aanleiding van onderdeel 2 van zienswijze 1 is nader onderzocht of tussen de Asterstraat-Acaciastraat de beleidslijn van het Brancheplan goed is gevolgd en het spoor de juiste bestemmingen zijn toegewezen. De uitkomst van dat onderzoek heeft geleid tot een uitbreiding van de bestemming Gemengd -1 aan de zuidwestkant (even nummers) van de Amsterdamsestraatweg van de Asterstraat tot de Fabriekstraat.
De overwegingen die geleid hebben tot deze uitbreiding zijn in een grotendeelse nieuwe paragraaf 4.1.2 van de toelichting beschreven.

2.3.3.2 Aanpassing paragraaf 7.3 (onderbouwing ondersteunende horeca in Gemengd - 1)
Naar aanleiding van onderdeel 4 van zienswijze 5 wordt in de artikelsgewijze toelichting van artikel 3 met onderstaande tekst ingegaan op de mogelijkheden voor het combineren van winkels met daghoreca.
Winkels die een combinatie met horeca willen die niet in bovenstaand kader passen, kunnen overwegen om op grond van lid 3.4.1, onder b, van de regels, een vergunning voor horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten aan te vragen. Met een bestemming Gemengd - 1 past deze vorm van horeca in het horecabeleid voor de Amsterdamsestraatweg. In het bestemmingsplan geldt deze horecavorm als vergunbare winkelstraatfunctie, zodat er planologisch weinig eisen aan een aanvraag gesteld worden. Een winkel die ook over een dergelijke vergunning beschikt kan, uiteraard voor zover de horecawetgeving dat toestaat, de winkelfunctie en de horecafunctie naar believen combineren.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.3.4.1 Aanpassing van de inventarisatie in bijlage 4
De benaming van de bestaande functies is naar algemene termen vertaald.
De wijzigingen in de Lijsten bijzondere functies Gemengd -1 en Gemengd -2 (zie paragraaf 2.3.1 en 2.3.1.5) zijn ook in functie-inventarisatielijst doorgevoerd.
Amsterdamsestraatweg 93 en 381: dienstverlening wordt detailhandel. Dat heeft geen gevolg voor juridische status, want het adres was niet in de onderdelen B tot en met D van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 vermeld.

2.3.4.2 Aanpassing van het onderzoek in bijlage 7
Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd. Het bijgewerkte rapport vervangt de bijlage die bij het ontwerp was opgenomen. Uit het nieuwe rapport blijkt dat transformatie van panden aan de Marnixlaan en de Sint Josephlaan niet mogelijk is, omdat het door de wegen veroorzaakte geluidsniveau op de gevel de maximale ontheffingswaarde overschrijdt. De conclusie is verder gelijk aan de conclusie van het rapport dat bij het ontwerpbestemmingsplan was gevoegd.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1 Bureau Rechtsbescherming namens zes ondernemers

Indiener dient de zienswijze in namens zes ondernemers met een zaak waaraan in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming Gemengd – 2 is toegekend. In deze bestemming zijn de functiemengingsfuncties toegestaan die de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 (verder: de Lijst) aan de adressen toekent. Vier van deze ondernemers hebben een horecazaak aan de oneven kant van de Amsterdamsestraatweg. Het adres van deze zaken is in onderdeel C van de Lijst opgenomen. De twee andere ondernemers hebben een zaak aan de even kant van de Amsterdamsestraatweg. De huidige activiteit van die zaken is beoordeeld als een activiteit die niet wenselijk is in de bestemming. De adressen van die zaken is daarom opgenomen in onderdeel D van de Lijst. Bureau Rechtsbescherming heeft desgevraagd laten weten dat de meeste cliënten de ruimte voor hun zaak huren.

1. Het streven naar investeringen in vastgoed leidt tot verpaupering en leegstand
Uit paragraaf 2.2.7 van de toelichting volgt dat het bestemmingsplan streeft naar investeringen in het vastgoed, wat betekent dat bestaande bouw door nieuwbouw wordt vervangen. Dat streven heeft verpaupering tot gevolg, wat het woon- en leefklimaat nog verder aantast.

Reactie
Paragraaf 2.2.7 van de toelichting geeft de inhoud van het Brancheplan Amsterdamsestraatweg weer, waarin het beleid is verwoord om de economische structuur te versterken. Het Brancheplan is in 2014 vastgesteld en staat nu niet ter discussie. De investeringen in vastgoed die op grond van het Brancheplan noodzakelijk zijn om verdere leegstand en verpaupering te voorkomen, houden overigens niet in dat bestaande bouw door nieuwbouw moet worden vervangen. Investeringen in vastgoed zijn goed mogelijk zonder sloop-nieuwbouw.
De regeling in het bestemmingsplan beperkt de mogelijkheden voor sloop-nieuwbouw ten opzichte van de oude regeling, omdat sloop van de panden die in bijlage 3 bij de regels zijn genoemd in beginsel niet meer toegestaan wordt. De oude regelingen bevatten geen bescherming tegen sloop.

2. Geen uitsterfbeleid voor de “etnische specialiteitenstraat”
De ondernemers van het middendeel hebben een gezellige winkelstraat gecreëerd die in het Brancheplan Amsterdamsestraatweg “etnische specialiteitenstraat” genoemd wordt. Dat het bestemmingsplan een uitsterfbeleid voor dit deel regelt, valt daar niet mee te rijmen.
Indiener: “De onderliggende redenering is dat er niet genoeg omzet is, dat de omzet die er is ten goede moet komen aan de deelgebieden Plantage en Zuid (“vergroting van supermarkten”) en dat de omzet in de overige deelgebieden maar moet afnemen met het gevolg dat de winkels die het daar nog goed doen uitsterven.”

Reactie
Naar aanleiding van dit onderdeel is het Brancheplan, de Ontwikkelingsstrategie en de feitelijke situatie nader onderzocht. De bevindingen van dat onderzoek leiden aan de zuidwestkant tot een verschuiving van de grens tussen de bestemmingen Gemengd – 1 en Gemengd -2 van de Asterstraat naar de Fabrieksstraat. Daarmee krijgen de zaken van drie ondernemers namens wie deze zienswijze is ingediend de bestemming Gemengd – 1. De positieve ontwikkeling van dit deel van de straat is daarvoor de belangrijkste reden. De kans bestaat echter dat deze ontwikkeling zich niet doorzet, zodat een winkelgebied hier geen bijdrage meer levert aan de detailhandelsstructuur en de leefbaarheid van de straat. In het bestemmingsplan wordt daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die het college de bevoegdheid geeft de bestemming te veranderen, als nieuwe ontwikkelingen daar aanleiding toe geven. In onderstaande alinea wordt bovenstaande nader toegelicht. Deze alinea wordt ingevoegd in een aangepaste paragraaf 4.1.2 van de toelichting.

In het Brancheplan wordt het gebied tussen het spoorviaduct en de Acaciastraat-Asterstraat getypeerd als een gemengd gebied. Het gebied mist een grote trekker en ten tijde van het opstellen van het Brancheplan zijn er een aantal overlastgevoelige functies. Het Brancheplan signaleert dat dit deel van de Amsterdamsestraatweg als etnische specialiteitenstraat kan worden gekarakteriseerd (p 24), en dat "niet op voorhand een concentratiegebied voor winkels aan te geven [is]" in dit deel, maar dat hoekpanden wel winkelfuncties moeten hebben. Volgens het Brancheplan heeft het gebied wel de potentie om zich te ontwikkelen tot een winkelconcentratiegebied met een etnisch winkelaanbod, maar alleen als een grotere, liefst etnische, supermarkt zich in het gebied vestigt. Zo'n supermarkt, met een stedelijk bereik, kan het gebied de noodzakelijke impuls geven waar de andere winkels van kunnen profiteren. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan werd duidelijk dat de noodzakelijk geachte etnische trekker zich niet in het gebied zou vestigen vanwege fysieke en logistieke beperkingen. Bovendien lagen de marktverwachtingen op een dieptepunt. Daar kwam bij dat er aan de noordoostkant (oneven huisnummers) initiatieven kwamen om te transformeren naar wonen. Daarom heeft het gebied tussen Acaciastraat-Asterstraat en het spoorviaduct in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming Gemengd – 2 gekregen. De bestemming Gemengd – 2 blijkt goed aan te sluiten bij de ontwikkeling van de panden aan de noordoostkant. De etnische trekker zal hier niet komen, er zijn al wat meer woningen op de begane grond en er zijn transformatie-initiatieven voor nieuwe woningen op plekken die overlastgevoelige zijn. Het door dit bestemmingsplan beoogde proces is hier dus al in gang gezet. De bestemming Gemengd – 2 past ook goed bij het gebied tussen het spoorviaduct en de Fabriekstraat-Anjelierstraat, waar weinig kansen voor winkels zijn en transformatie naar andere functies het wenselijkst is, zeker in het licht van de doelstelling van dit bestemmingsplan. Voor de zuidwestkant (even nummers) tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat ligt dit anders. Hier zijn de overlastgevoelige functies inmiddels verdwenen. Er is weinig leegstand en er is concrete belangstelling voor de leegstaande panden die er zijn. De detailhandelsstructuur wordt hier niet doorbroken door woningen op de begane grond, waarvan er slechts enkele zijn. Er zijn hier nog geen initiatieven voor transformatie naar wonen binnengekomen. Omdat de units qua omvang en huurprijs redelijk goed verhuurbaar zijn, is het is bij uitstek een gebied waar etnisch ondernemerschap zich thuis kan voelen. De in paragraaf 1.4 aangegeven ontwikkelingen leiden tot meer potentiële klanten, waardoor de marktverwachtingen positiever zijn geworden. Zo ontstaan kansen voor een positieve wending en voor het behouden of zelfs versterken van de detailhandelsstructuur. Het is in dit deel van de straat wenselijk om mogelijke dynamiek te kunnen faciliteren door detailhandel en horeca en combinaties hiervan mogelijk te maken. Aan dit deel van de Amsterdamsestraatweg wordt daarom de bestemming Gemengd – 1 gegeven.

Onderscheid Gemengd-1 en Gemengd-2:
De bestemming Gemengd-1 geldt voor de delen van de Amsterdamsestraatweg waar het versterken van de detailhandel voorop staat. De begane grond van panden met deze bestemming is bestemd voor detailhandel en functies die daarbij passen, 'winkelstraatfuncties' genoemd. Passende functies hebben een publieksgericht karakter, worden frequent worden bezocht en vergroten vanwege een (bepaalde mate van) onderlinge afhankelijkheid het combinatiebezoek. In de bestemming Gemengd-2 staat het verbeteren van de leefbaarheid voorop. De gemeente zal hier graag meewerken aan een functieverandering naar wonen. Andere functies passen hier als ze passend zijn bij de woonfunctie. Kenmerkend voor deze functiemengingsfuncties is dat zij vooral doelgericht worden bezocht.

In de toelichting van het bestemmingsplan is het uitsterfbeleid onder verwijzing naar de koers die in het Brancheplan en in de Ontwikkelstrategie is neergelegd voldoende onderbouwd. Ten overvloede: transformatie vindt geleidelijk plaats op basis van vrijwilligheid. Zie ook paragraaf 4.1.2 van de toelichting.

3. De bestemming Gemengd -2 biedt te weinig mogelijkheden
In onderdeel A van de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 zijn maar 20 functies genoemd. Alleen die functies zijn op alle adressen met de bestemming Gemengd -2 toegestaan. Dit kleine aantal veroorzaakt leegstand. Indiener stelt voor onder meer de volgende functies toe te voegen: computerservice, kunstatelier, boekhouder, crèche, architect, dieren-trimsalon, tekstschrijver,

reisbureau, pakket-afhaalpunt, diëtist, huiswerkklas. Deze en vergelijkbare dienstverlenende functies geven geen overlast.

Reactie
Een aantal van de genoemde functies achten wij passend binnen de functiemengingsfuncties. Aan de functies die rechtstreeks kunnen worden toegestaan in de bestemming Gemengd – 2 worden in de Bijlage 2, Lijst bijzondere functies Gemengd-2 aan onderdeel A toegevoegd: computerservice, reisbureau, atelier, administratiekantoor, dieren-trimsalon en diëtist. Dit zijn functies die ook passen bij de woonfunctie. Een architectenbureau is al toegestaan onder de bredere noemer adviesbureau. Een pakket-afhaalpunt is voor zover het een postverzorgingsfunctie betreft al toegestaan, maar kan als afzonderlijke functie niet worden toegevoegd. Vanwege het publieksgerichte karakter, de hoge bezoekfrequentie en/of het verwachte combinatiebezoek past deze functie goed binnen Gemengd-1 waar het versterken van de winkelfunctie voorop staat. Crèche en huiswerkklas vallen onder maatschappelijke functies en zijn hier niet toegestaan. Tekstschrijver wordt als aan huis verbonden beroep gezien. Wij zullen uit een oogpunt van consistentie de functies computerservice en diëtist ook toevoegen aan onderdeel A van de bijlage 1 bij de regels, Lijst bijzondere functies Gemengd -1.

4. De systematiek tast de rechtszekerheid aan en leidt tot ondoelmatig gebruik en willekeur
Het college kan op grond van lid 4.5.2 van de regels de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 aanpassen, door functies toe te voegen of te schrappen. De beleidsvrijheid die het college daarbij heeft kan tot willekeur leiden, omdat er geen criteria zijn waaruit blijkt wat onder een afbreuk aan het woon- en leefklimaat wordt volstaan. Daarmee wordt de rechtszekerheid van eigenaren aangetast, maar ook van bewoners die een dansschool of buurthuis als buurman kunnen krijgen, als het college beslist dat het woon- en leefklimaat daardoor niet verslechtert.
Gezien het streven om deelgebied 2 te ontwinkelen, zal het college eerder functies schrappen dan functies toevoegen.
Het bestemmingsplan staat het meest doelmatige gebruik, wat het uitgangspunt moet zijn van een bestemmingsregeling, in de weg. Winkels, horeca, massagesalons en andere functies zijn toegestaan op het adres waar ze nu zitten. Maar als een pand leegkomt, bijvoorbeeld omdat de kleermaker of makelaar stopt, dan mag er geen winkel komen.

Reactie
De systematiek is erop gericht om rechtszekerheid te bieden met een zekere mate van flexibiliteit. Dat is ook de reden dat aan de regels twee uitgebreide lijsten zijn gekoppeld met toegestane functies. De lijst met functiemengingsfuncties bij de bestemming Gemengd – 2- zijn vormen van dienstverlening die als gewenste functies worden gezien, omdat zij een positieve bijdrage kunnen leveren aan het woon- en leefklimaat. Het is denkbaar, net als lijsten waarin bedrijfsactiviteiten staan genoemd, dat zich in de loop van de jaren vormen van dienstverlening voordoen die niet expliciet genoemd staan in de lijst bij de regels van het bestemmingsplan, maar die wel als gewenst kunnen worden beoordeeld. Ook kan het voorkomen dat bepaalde vormen van dienstverlening in onbruik raken in de samenleving. In die gevallen moet het college de lijst met functiemengingsfuncties kunnen actualiseren. Daar is de genoemde regeling voor bedoeld. De wijziging van de lijst kan alleen plaatsvinden via een wijzigingsbevoegdheid. Dat betekent dat een ontwerpwijziging ter inzage wordt gelegd voor 6 weken zodat belanghebbenden daar een zienswijze bij het college over kunnen indienen die wordt meegewogen bij de besluitvorming. Er valt niet in te zien dat daarbij sprake zou kunnen zijn van willekeur of van aantasting van de rechtszekerheid.

5. De waarde van panden kan dalen
Het beperken van de gebruiksmogelijkheden lijkt een afname van de waarde van een pand te veroorzaken.

Reactie
Behalve de functies die in onderdeel A van de Lijst genoemd worden, is het bestaande, legale gebruik in elk pand toegestaan. Voor een pand dat leegkomt, zijn dus, naast continuering van het

bestaande gebruik, voldoende nieuwe mogelijkheden, waaronder een transformatie naar wonen. Het bestemmingsplan stimuleert daarnaast een creatieve invulling van leegstaande panden.
Als er al een waardedaling optreedt door de geringe afname van gebruiksmogelijkheden wordt die gecompenseerd door de verbetering van de economische structuur en van het woon- en leefkwaliteit die dit bestemmingsplan nastreeft.
In die gevallen dat een eigenaar meent schade te lijden door het bestemmingsplan kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om tegemoetkoming in planschade worden ingediend bij het college.

6. Het vergunningstelsel jaagt de ondernemer op kosten
Door het kleine aantal functies dat op alle adressen is toegestaan (onderdeel A van de Lijst) komen er veel vergunningprocedures, met ambtelijke werkverschaffing en kosten voor de ondernemer als gevolg.

Reactie
Er zijn voldoende nieuwe mogelijkheden voor een goede invulling van panden op de Amsterdamsestraatweg. Het bestemmingsplan moet als onderdeel van de integrale aanpak van de Amsterdamsestraatweg de leefbaarheid en levendigheid van deze straat bevorderen. Dat kan alleen met een instrumentarium dat voorziet in een vergunningensysteem voor het weren van ongewenste functies en het meewerken aan gewenste functies. Zonder een dergelijk systeem kan niet gericht worden gestuurd en zullen ongewenste functies zich blijven vestigen, waardoor de leefbaarheid onder druk zal blijven staan.

7. Mogelijkheid tot transformatie naar wonen is niet duidelijk
Het bestemmingsplan wil deelgebied 2 ontwinkelen, maar op grond van lid 4.3.1 van de regels is de transformatie naar wonen niet toegestaan, waarmee een logische invulling van leegstaande panden niet mogelijk lijkt.

Reactie
De genoemde regeling bevat een verbod, maar daarvan kan worden afgeweken met de regeling onder lid 4.2.2. Gelet op het karakter van de Amsterdamsestraatweg is het niet mogelijk om zonder meer overal een transformatie naar wonen rechtstreeks toe te staan. Aan de transformatie naar wonen zijn voorwaarden verbonden.

De geluidsbelasting van het verkeer op de Amsterdamsestraatweg is dusdanig hoog, dat woningen niet zonder meer in alle gevallen realiseerbaar zijn binnen de wettelijke kaders. De geluidsbelasting vormt daarom een belangrijk aspect van de afweging en is ook een extra argument voor het realiseren van voldoende buitenruimte.
Door de transformatie naar wonen onder te brengen in een afwijking van het verbod kan met maatwerk de gewenste kwaliteit bereikt worden. Het gaat daarbij om het realiseren van een goed woon- en leefklimaat voor zowel de nieuwe bewoners als voor de omwonenden. De te transformeren panden zijn op de begane grond doorgaans volledig tot achter op het perceel uitgebouwd. Bij transformatie naar wonen zal buitenruimte moeten worden gerealiseerd wat betekent dat in veel gevallen een deel van het pand op de begane grond gesloopt moet worden. Deze buitenruimten zijn cruciaal voor een goed woon- en leefklimaat en tevens ontstaat daardoor de mogelijkheid van het "vergroenen" van binnenterreinen hetgeen van belang is uit een oogpunt van volksgezondheid en hemelwaterafvoer.
Daarnaast zijn woningen van voldoende omvang van belang, enerzijds om kwalitatief goede woningplattegronden te kunnen realiseren, anderzijds om te voorkomen dat er een te grote mate van verdichting plaatsvindt op de binnenterreinen, die de rustige kant van het bouwblok zijn en ook moeten blijven. Een te grote toename van huishoudens zou negatieve effecten kunnen hebben voor de omwonenden.

8. Het is niet duidelijk hoe de maatregelen het doel dienen
Het is niet duidelijk hoe deze bestemmingsregeling bijdraagt aan het bestrijden van overlast en het herstel van het woon- en leefklimaat.

Reactie
In hoofdstuk 4 van de toelichting, met een samenvattende conclusie in paragraaf 4.3, wordt uitgelegd dat het bestemmingsplan het woon- en leefklimaat wil bevorderen door versterking van de winkelstructuur en daarmee vermindering van de leegstand en door een geleidelijke vermindering van functies die het woon- en leefklimaat negatief beïnvloeden te bewerkstelligen.
De bestemmingsregeling beantwoordt aan dat doel door de clustering van winkels binnen de bestemming Gemengd – 1 te bevorderen, door met vergunningstelsels de grip op functieveranderingen te vergroten en door met de wijzigingsbevoegdheid de onwenselijke functies te laten uitsterven. De werking van de bestemmingsregeling is uitvoerig toegelicht in hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan.

9. De werking van de wijzigingsbevoegdheid is niet duidelijk
Na een jaar leegstand of als gebruik definitief beëindigd wordt, kunnen burgemeester en wethouders de functie die op een adres toegestaan is schrappen, waarna alleen de functies van onderdeel A van de Lijst zijn toegestaan.
Wat wordt bedoeld met “definitief beëindigd”?
Betekent dat ook dat een ondernemer die met pensioen gaat zijn bedrijf niet kan overdoen aan een ander en zo zijn pensioen kwijt is? Of als hij stopt en ergens anders wil beginnen, moet hij dan zijn verlies nemen, omdat hij het bedrijf niet kan overdoen?

Reactie
De wijzigingsbevoegdheid in leden 3.5.2 en 4.5.2 onder a, waar de vragen van indiener betrekking op hebben, gaan uitsluitend over het schrappen van functies in de onderdelen D van de lijsten bijzondere functies bij de bestemmingen Gemengd -1 en Gemengd – 2.
In de paragrafen 4.1.2.2, onder het kopje ‘Geleidelijke transformatie, en 7.2.1.2 van de toelichting is aangegeven dat bestaand gebruik mag worden voortgezet. Dit uitgangspunt is uiteraard vertaald in de regels: alle bestaande functies vallen onder de bestemmingsomschrijving.
Een functie wordt als definitief beëindigd beschouwd als het gebruik is veranderd. Dat is niet het geval als een ondernemer met pensioen gaat, maar wel als bijvoorbeeld een restaurant wordt gevestigd in een pand waar eerst een speelautomatenhal was gevestigd.
De wijziging van de bestemming volgt de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. De wijziging wordt dus in ontwerp 6 weken ter inzage wordt gelegd, zodat belanghebbenden daarover een zienswijze bij het college over kunnen indienen. Burgemeester en wethouders betrekken die zienswijze bij de besluitvorming.
In de bestemming Gemengd -2 bestaat de bestemming na het schrappen van een adres uit onderdeel D in beginsel uit de functies die in onderdeel A wordt genoemd, maar de mogelijkheid bestaat om een vergunning te vragen voor andere functies of om het pand te transformeren naar wonen. In hoekpanden mag ook een winkel worden begonnen of een andere winkelstraatfunctie worden gevestigd (met uitzondering van horeca). In de bestemming Gemengd – 1 mag een winkel, naast de functies van onderdeel A van de Lijst, op de begane grond van alle panden.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die hierboven onder de reactie bij punt 3 zijn aangegeven. Met deze wijzigingen worden de Lijst bijzondere functies Gemengd – 1, de Lijst bijzonder functies Gemengd – 2, de verbeelding, de toelichting en de inventarisatielijst bij de toelichting aangepast, om de gebruiksmogelijkheden van de bestemming Gemengd – 2 te verruimen en om de bestemming van het deel van de Amsterdamsestraatweg tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat de bestemming Gemengd – 1 te geven, een bestemming die beter pas bij het huidige karakter en bij de huidige ontwikkeling van dat deel van de straat.

Zienswijze 2 Rose & Vanilla (bakkerij met winkel)

Indiener is eigenaar van de bakkerij met winkel Rose & Vanilla aan de Amsterdamsestraatweg 13. Het pand heeft de bestemming Gemengd - 1 waar detailhandel en winkelstraatfuncties zijn toegestaan. In het ontwerpbestemmingsplan is 'daghoreca' ook toegestaan.
Het bedrijf levert ook producten aan andere winkels en bedrijven. Deze bedrijfsactiviteit is legaal gevestigd. Ambtshalve is dit adres daarom ook toegevoegd aan onderdeel B van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1.

1. Toevoeging daghoreca met terras

Indiener wil de functie daghoreca uitbreiden en daarbij een terras maken. De bestemming voor het pand staat geen terrassen toe. Indiener vraagt om die bestemming te wijzigen in de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied waarbinnen wel terrassen mogelijk zijn. Tijdens een buurtbijeenkomst ontving indiener positieve reacties op het plan voor daghoreca met terras.

Reactie
Het pand van indiener heeft de bestemming Gemengd - 1. Deze zienswijze brengt aan het licht dat de beleidswijziging voor horeca die in bijlage 3 van de toelichting is beschreven niet strookt met de regeling in het ontwerpbestemmingsplan. Dit zal worden hersteld door aanpassing van de regels. Ook zal in de toelichting worden verduidelijkt hoe de regeling ondergeschikte horeca werkt. Zie ook het antwoord op Zienswijze 5, onderdeel Zienswijze 54.
Een terras bij het pand van indiener is goed verenigbaar met de inrichting van de openbare ruimte aldaar. Gezien die inrichting is het ook logisch om de bestemming aan de noordoostzijde van de Amsterdamsestraatweg tussen de Weerdsingel en de Herenweg te veranderen van Verkeer naar Verkeer - Verblijfsgebied, zodat op grond van artikel 7 lid 7.1 van de regels terrassen toegestaan zijn.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze is de bestemming aan de noordoostzijde van de Amsterdamsestraatweg tussen de Weerdsingel en de Herenweg veranderd van Verkeer in Verkeer - verblijfsgebied en is het deel van de Herenweg dat grenst aan het pand van indiener aan het plangebied toegevoegd. Daarmee wordt een terras bij het pand mogelijk.
Voorts wordt de regeling voor horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten in overeenstemming gebracht met horecabeleid, wat onder meer betekent dat het adres van indiener wordt opgenomen in onderdeel C van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1.
Deze wijzigingen staan precies beschreven in de paragrafen 2.3.1.4 en 2.3.1.5.

Zienswijze 3

Indiener is eigenaar van de afhaalzaak aan de Amsterdamsestraatweg 138. Het pand heeft de bestemming Gemengd - 2 waar functiemengingsfuncties zijn toegestaan. Een afhaalzaak wordt niet gerekend tot de functiemengingsfuncties, maar door vermelding van deze zaak onder Onderdeel D van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 2, is een afhaalzaak op grond van de bestemming toch toegestaan.

1. Inrichting 'Boorplein'

Indiener stelt dat een verbeterde inrichting van de kop van de 1e Daalsedijk, gelegen tussen de Boorstraat en de Amsterdamsestraatweg, ook wel 'Boorplein' genoemd, kan zorgen voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de woon- en leefkwaliteit, en, als de Amsterdamsestraatweg als 30km/uur-weg wordt ingericht ook voor een betere verkeersveiligheid. Het 'Boorplein' kan een ontmoetingsplaats van de buurt worden en extra publiek trekken, waardoor nieuwe ondernemers naar de Amsterdamsestraatweg gelokt kunnen worden. Indiener wil daar met een terras bij zijn zaak een bijdrage aan leveren.

Reactie
In overleg met de buurt is de gemeente een herinrichting van dit deel van het plangebied aan het voorbereiden. Mede naar aanleiding van verontrustende cijfers van verkeersongevallen, wordt de mogelijkheid van een inrichting die past bij 30km/uur onderzocht.
De bestemming ter plaatse is Verkeer - Verblijfsgebied. Binnen deze bestemming is een terras toegestaan. De visie van indiener over de kansen die de herinrichting en leuke horeca met een terras kunnen bieden is helemaal in lijn met de visie van de gemeente.
Een terras mag alleen bij een horecagelegenheid worden gerealiseerd. Indiener heeft momenteel een afhaalzaak. Dat is een vorm van specifieke detailhandel. Een terras is bij zijn huidige zaak dus niet toegestaan.

2. Restaurant
Indiener heeft plannen voor een restaurant met terras. Met die plannen wil hij bijdragen aan een levendig 'Boorplein' zoals hierboven onder 1 beschreven. Indiener denkt aan een restaurant in de categorie D1 van de Lijst van horeca-activiteiten dat, om overlast te vermijden, na 1 uur 's nachts gesloten is. Hij vraagt om een aanpassing van het bestemmingsplan die dit mogelijk maakt.

Reactie
De gemeente een aantal keer gesproken met indiener over zijn plannen. Helaas is geen oplossing gevonden die voldoet aan de wensen van indiener en ook past in het gemeentelijke beleid. Amsterdamsestraatweg 138 valt buiten het winkelcluster met de bestemming Gemengd - 1 en heeft de bestemming Gemengd - 2. Het is een hoekpand van de 2e Daalsedijk. In hoekpanden met de bestemming Gemengd - 2 zijn wel winkels en winkelstraatfuncties toegestaan. Daghoreca is denkbaar op deze locatie, zeker ter vervanging van de huidige functie 'afhaalzaak'.
Een extra restaurant in de categorie D1 past niet in het horecabeleid en ook niet in het ruimtelijk-economische uitgangspunt van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan beoogt immers de levendigheid in de straat te verbeteren en de winkelstructuur te versterken. Horecagelegenheden die buiten de winkeltijden geopend mogen brengen een risico op overlast met zich mee. Een restaurant in de categorie D1 op de Amsterdamsestraatweg 138 is om die reden niet wenselijk. Een afwijking van het beleid en de uitgangspunten heeft bovendien een ongewenste precedentwerking. Als een restaurant in de categorie D1 hier toegestaan wordt, kunnen andere panden aan het 'Boorplein' een beroep doen op eenzelfde coulance, waardoor het woon- en leefklimaat van de Amsterdamsestraatweg onder druk zou kunnen komen.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan

Zienswijze 4 Wasserette Cyberwash

Indiener is eigenaar van een textielwasserette op de Amsterdamsestraatweg 237. Het pand heeft de bestemming Gemengd - 2 waar functiemengingsfuncties zijn toegestaan. Een wasserette is een functiemengingsfuncties en staat genoemd in onder Onderdeel A van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 2.

1. Het bestemmingsplan leidt tot leegstand en verloedering
Indiener vreest dat de bestemming Gemengd - 2 niet het beoogde positieve effect zal hebben op het deel van de Amsterdamsestraatweg tussen de Bethlehemweg en de Acaciastraat, omdat
a. nieuwe ondernemers zich niet zullen willen vestigen vanwege de kans op transformatie naar wonen, terwijl
b. transformatie naar wonen grote investeringen vraagt vanwege de geluidssituatie en
c. de zittende ondernemers het moeilijk krijgen tussen woningen.

Onderzoek naar de gevolgen voor de zittende ondernemers ontbreekt.

Reactie
Het doel van het bestemmingsplan, als onderdeel van een integrale aanpak van de Amsterdamsestraatweg, is het leveren van een bijdrage aan de leefbaarheid en de economische

structuur van de Amsterdamsestraatweg door onwenselijke gebruiksveranderingen van panden tegen te gaan en door regels te stellen die de winkelstructuur in de winkelconcentratiegebieden versterken en buiten de winkelconcentratiegebieden transformatie naar wonen te bevorderen. Transformatie naar wonen is een mogelijkheid in de functiemengingsgebieden. De functiemengingsfuncties zijn vormen van dienstverlening die goed passen bij de woonfunctie vanwege de uitstraling van deze functies.
Nieuwe ondernemers die passen binnen de functiemengingsfunctie kunnen zich blijven vestigen in gebieden met de bestemming Gemengd-2. Voor hen hoeft de kans op transformatie naar wonen niet doorslaggevend zijn. Ook andere vestigingscondities zijn van belang bij de keuze van de ondernemer om zich op een bepaalde locatie te vestigen. Bijvoorbeeld de ligging, omvang, indeling en uitstraling van het pand en het huurniveau.
De geluidbelasting als gevolg van het verkeer is in de Amsterdamsestraatweg zodanig dat er bij transformatie investeringen nodig zijn. Er hebben inmiddels al enige transformaties naar wonen plaatsgevonden, waaruit blijkt dat de gevraagde investeringen geen onoverkomelijke belemmeringen hoeven te vormen.

2. Noodzakelijke verhuizing vernietigt investeringen in huidige locatie
Indiener heeft bewust gekozen voor deze plek, een levendige bedrijvigheid aan een drukke winkelstraat, en veel geïnvesteerd in het pand en in het plaatsen van de machines met bijbehorend leidingwerk. Een verhuizing, wat nodig zal zijn voor het voortbestaan van de onderneming als indiener echt tussen de woningen in komt te zitten, kan indiener niet bekostigen.

Reactie
De functie van indiener op dit adres is zonder meer toegestaan en wordt als passend gezien, ook als in de directe omgeving sprake is van transformatie naar wonen. De integrale aanpak van de Amsterdamsestraatweg, waarvan het bestemmingsplan een onderdeel is, heeft tot doel de levendigheid en leefbaarheid te bevorderen en ongewenste functies die zich nu nog kunnen vestigen te weren. De toegestane functies passen goed bij de woonfunctie zodat niet valt in te zien dat indiener zijn onderneming niet zou kunnen voortzetten. Vanwege het doelgerichte karakter en de eigen trekkracht is de verwachting dat de onderneming van de indiener kan blijven functioneren binnen de bestemming Gemengd - 2.

3. De uitvoering van het plan is onduidelijk
Het bestemmingsplan geeft geen duidelijkheid over de uitvoering van de regeling, bijvoorbeeld hoe de winkelpanden beter verdeeld kunnen worden, hoe goede ondernemers gestimuleerd worden om te verhuizen van naar leegstaande panden in een van de toekomstige winkelconcentratiegebieden.

Reactie
Het bestemmingsplan regelt het gebruik en de mate van bebouwing van gronden in het plangebied. Operationele zaken zijn geborgd in de uitvoering van de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg door onder andere de aanstelling van de vastgoedregisseur. De vastgoedregisseur gaat onder andere potentiële ondernemers verleiden om zich te vestigen in het gebied, passend binnen het bestemmingsplan en doet voorstellen voor mogelijke verplaatsingen van functies en ondernemers aan de Amsterdamsestraatweg. Daarnaast hebben gerealiseerde transformaties een voorbeeldfunctie voor anderen, waardoor die voorbeelden navolging kunnen krijgen.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5 Ondernemersvereniging Hart voor de Straatweg

De ondernemers in het deel van het plangebied dat ten zuiden van de St. Josephlaan - Marnixlaan ligt, zijn verenigd in ondernemersvereniging Hart voor de Straatweg.

1. Tevredenheid; steun voor wijzigingsbevoegdheid in het noordelijke deel.
De ondernemersvereniging is blij dat er een nieuw bestemmingsplan komt en is over het algemeen tevreden met de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan. Zij is de gemeente en in het bijzonder het Wijkbureau erkentelijk voor de inspanningen die zij plegen om de Amsterdamsestraatweg als winkellocatie te verbeteren en ook de leefbaarheid te vergroten.
De ondernemersvereniging steunt de regeling die winkelclustering in twee concentratiegebieden bevordert en burgemeester en wethouders de bevoegdheid geeft om de bestemming van het gebied dat begrensd wordt door de Anemoonstraat en de Korenbloemstraat en door het Van Beuningenplein en de Marnixlaan bestemd heeft te wijzigen als dat gebied niet meer als derde winkelcluster functioneert.

Reactie
Van deze opmerking wordt met genoegen kennisgenomen.

2. Actieve betrokkenheid gemeente bij transformatie panden met bestemming Gemengd – 2.
De ondernemersvereniging verwacht van de gemeente een actieve rol bij het versterken van de winkelconcentratiegebieden. De gemeente kan bijvoorbeeld verhuizing stimuleren in samenwerking met exploitanten en eigenaars van panden die buiten het winkelconcentratiegebied staan en eigenaren van vastgoed binnen het winkelconcentratiegebied stimuleren om verhuizende exploitanten in dat gebied op te nemen. Daarnaast kan de gemeente vastgoedeigenaren actief benaderen om winkelfuncties in panden met de bestemming Gemengd – 2 te transformeren naar een andere functie, bij voorkeur wonen.
Zonder proactieve begeleiding van de gemeente kan de 'uitsterfconstructie' in de bestemming Gemengd – 2 leiden tot verloedering. De ondernemersvereniging is gaarne bereid om een constructieve bijdrage aan het transformatieproces te leveren.

Reactie
De vastgoedregisseur begeleidt en stimuleert ter uitwerking van de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg de acquisitie en transformatie naar wonen aan de hand van het brancheplan en bestemmingsplan.
Maar ook zonder pro actieve houding van de gemeente kan bereikt worden dat de uitsterfconstructie en de winkelconcentratie vorm krijgen. Voorbeelden hiervan zijn de wijzigingsplannen die voor opgeheven belhuizen zijn gemaakt onder het bestemmingsplan Ondiep uit 2007 en de toenemende transformatie naar wonen aan de Amsterdamsestraatweg.

3. Grens zuidelijke winkelcluster
De noordelijke grens van het zuidelijke winkelcluster kan beter op het spoor gelegd worden, in plaats van bij de 2e Daalsedijk (Boorstraat) en de Bethlehemweg, omdat het spoor een natuurlijke barrière is in het stedelijke patroon en het 'Boorplein' [zie: zienswijze 3, onderdeel 1) zich leent voor een goede horeca- of blurringformule.

Reactie
Op basis van het huidige gebruik van de panden en de uitstraling van het gebied is de bestemming Gemengd–2 hier wenselijk: het vergroten van de leefbaarheid en transformatie naar wonen. In dit deel van het gebied staan al relatief veel woningen. Versterking als winkelcluster staat hier niet centraal. Er is sprake van relatief veel leegstand en (ongewenste) dienstverlening.

4. Ruimte voor daghoreca en blurring
De ondernemersvereniging onderschrijft de wijziging van het horecabeleid waardoor meer daghoreca en winkel ondersteunende horeca gestimuleerd wordt. Een betere inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld bredere stoepen zou daarbij helpen. De ondernemersvereniging pleit er ook voor om ruimte te bieden aan de zogenaamde blurringformule.

Reactie
Met blurring wordt een vorm van ondersteunende horeca bedoeld, waarbij de eis uit het Ontwikkelingskader horeca Utrecht dat die vorm van horeca alleen is toegestaan als de te

consumeren producten een relatie met de winkel heeft wordt losgelaten. De gemeente is aan het onderzoeken of het Ontwikkelingskader horeca aanpassing behoeft. Vooruitlopend op de uitkomsten daarvan is het niet wenselijk om ad hoc een dergelijke verruiming toe te staan.
Het bestemmingsplan verzet zich niet tegen een andere inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld een inrichting met bredere stoepen, zolang het doorgaande auto- en fietsverkeer nog voldoende ruimte krijgt.
Voorgaande wil overigens niet zeggen dat dit bestemmingsplan geen mogelijkheden biedt voor nieuwe combinaties van winkels met horeca. Het horecabeleid wordt met de vaststelling van dit bestemmingsplan zodanig verruimd dat - met een omgevingsvergunning - in principe in elk pand daghoreca kan worden toegestaan. Beschikt een ondernemer over die omgevingsvergunning, dan kan hij of zij de daghoreca combineren met winkelactiviteiten. Uiteraard moet de combinatie dan wel voldoen aan de regels bij of krachtens de horecawet. Op grond van deze zienswijze zal bovenstaande in de toelichting verduidelijkt worden.

5. Bereikbaarheid, fietsroute en parkeren

De veiligheid en aantrekkelijkheid van de straat wordt vergroot door het instellen van een 30km/uur-regime, maar zo'n maatregel mag niet ten koste van de bereikbaarheid mag gaan. De ondernemersvereniging stelt daarom voor om verkeer vanuit de zijstraten die nu zijn afgesloten weer mogelijk te maken en de bereikbaarheid vanuit Wijk C met een voetgangersbrug te vergroten. Vooral de bezoekers aan speciaalzaken, een doelgroep die in de toelichting over het hoofd wordt gezien, komen met de auto. Deze zaken zijn afhankelijk van een goede autobereikbaarheid en betaalbare parkeergelegenheid.
Een doorgaande fietsroute over de Daalsedijk, parallel aan de Amsterdamsestraatweg, leidt tot minder zicht op de winkels en dus tot minder aankopen.
Verder acht de vereniging goed en betaalbaar parkeren, liefst met gratis kortparkeren, essentieel voor een goed functioneren van het winkelgebied. En er zijn oplossing nodig voor fietsparkeren, zodat de stoep niet langer door fietsen geblokkeerd wordt.

Reactie
De inrichting van de openbare ruimte wordt niet met een bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan maakt het wel mogelijk om in de bestemming Gemengd - 2 op de begane grond van panden fietsenstallingen te realiseren. Daarmee ontstaat een extra mogelijkheid voor de oplossing van het fietsparkeerprobleem.
De gemeente heeft samen met betrokken bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg opgesteld. Voortvloeiend wordt nu gewerkt aan de Uitvoeringsstrategie 30 km. Alle betrokkenen geven aan dat zij de verblijfskwaliteit en oversteekbaarheid van de Amsterdamsestraatweg willen verbeteren. Bovendien moet er meer ruimte komen voor de voetganger en de fietser. De Uitvoeringsstrategie 30 km geeft handen en voeten aan deze wensen. Daarnaast werkt de gemeente ook aan de Opgeruimde Straatweg. Hierin is veel aandacht voor de positie van reclame-uitstallingen, fietsparkeervoorzieningen en ander straatmeubilair.

De parallelle fietsroute betreft de route langs het spoor vanaf het Amsterdam Rijnkanaal. Om de kwaliteit voor fietsers in de stad verder te vergroten en het fietsgebruik te stimuleren, zijn verdere investeringen in het fietsnetwerk nodig. Een van deze investeringen is om een route langs het spoor Utrecht-Amsterdam te realiseren. Hiermee ontstaat een betere verbinding vanuit Maarssen en Lage Weide naar Utrecht CS en naar de binnenstad van Utrecht. Tevens kan dit leiden tot verbetering van de verblijfskwaliteit van de Amsterdamsestraatweg, omdat de doorgaande fietser dan een alternatief heeft.

De proef met een aangepast parkeertarief op de Kanaalstraat heeft niet tot een verhoging van de inkomsten van de winkeliers geleid. Wij zien daarom geen aanleiding om het huidige parkeerregime van de Amsterdamsestraatweg aan te passen. Vanzelfsprekend is parkeren een aandachtspunt bij de Uitvoeringsstrategie 30 km en worden ondernemers van de Amsterdamsestraatweg betrokken bij deze strategie.

6. Ontwikkelingen buiten het plangebied
Ontwikkelingen in de buurt van het plangebied kunnen zorgen voor het vergroten van het economische draagvlak. In ontwikkelingsgebieden, bijvoorbeeld bij de 2e Daalsedijk, moeten geen winkelvoorzieningen gerealiseerd worden.

Reactie
De inhoud van plannen in de omgeving van het plangebied wordt uiteraard afgestemd op de inhoud van dit bestemmingsplan en op vastgesteld gemeentelijk beleid. In het kader van dit bestemmingsplan kan echter geen toezegging worden gedaan dat in de omgeving in elk geval detailhandel wordt uitgesloten. Waar detailhandelsfuncties kunnen worden toegestaan moet dit uiteraard passen in het gemeentelijk detailhandelsbeleid.

7. Geen extra supermarkt
De suggestie in de toelichting van het bestemmingsplan dat er ruimte is voor een supermarkt in het goedkope segment wordt niet gedeeld. Er is, vooral in het zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg een compleet aanbod. De ondernemersvereniging vraagt zich af of deze suggestie ten onrechte uit het Brancheplan is overgenomen.

Reactie
Het Brancheplan Amsterdamsestraatweg en de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg vormen de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan. De passage in paragraaf 2.2.7 van de toelichting is afkomstig uit het Brancheplan dat vastgesteld beleid is.
De toelichting is overigens juridisch niet bindend. De bestemming Gemengd -1 staat elke vorm van detailhandel toe, en dus ook supermarkten.

8. Functies op verdiepingen
Op de verdiepingen bevinden zich ook functies die bij de functie op de begane grond hoort en soms zelfstandige functies. In de Lijst bijzondere functies Gemengd -1 en ook die van Gemengd -2 zijn deze functies ten onrechte niet opgenomen.

Reactie
Naar aanleiding van dit onderdeel is onderzocht of er bijzondere functies op de verdiepingen aanwezig zijn. Dat blijkt het geval. De aanpassingen die in paragraaf 2.3.1.1 zijn opgenomen zullen worden doorgevoerd op de Lijst bijzondere functies Gemengd 1.

9. Handhaving
In de toelichting staat dat er extra capaciteit op handhaving wordt ingezet. De ondernemersvereniging herkent dit niet en pleit ervoor vooral na 22.00 uur handhavers in te zetten. Verder wordt bepleit om te onderzoeken of bewoners bij een goede handhaving vanaf 22.00 uur problemen hebben met openingstijden van winkels tot 22.00 uur.

Reactie
In de toelichting is aangegeven in hoofdstuk 6 dat de gemeente en andere overheidsdiensten al sinds enige tijd optreden tegen aantasting van de leefbaarheid en dat uit recent onderzoek blijkt dat de intensieve aanpak effect heeft, maar veel capaciteit vraagt.
De handhavers hebben een breed takenpakket en een groot gebied onderhanden. Bij de Voorjaarsnota 2016 is besloten dat de inzet wordt uitgebreid naar 7 x 24 uur. Dit is niet exclusief voor de ASW, maar deze is wel een belangrijk aandachtsgebied. Op meldingen wordt ook 's avonds en in het weekend met voorrang gereageerd. De inspecteurs Bijzondere Wetten zijn ook 's nachts aanwezig, minder zichtbaar, maar wel met effect. Niet voor niets zijn er de afgelopen maanden meerdere sluitingen geweest van ondernemingen die zich niet aan regels en afspraken hielden. De effecten van de sluitingstijd van 22.00 uur worden gemonitord. Medio 2017 zal de gemeente deze maatregel evalueren en zo nodig herzien.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de verbetering van de Lijst bijzondere functies Gemengd – 1 en van de toelichting die in paragrafen 2.3.1.1 en 2.3.3.2 zijn aangegeven doorgevoerd.

Bijlage 1: zienswijzenlijst

Nr.	Indiener	Adres	Datum
1	Ondernemers-eigenaren, vertegenwoordigd door Bureau Rechtsbescherming, C. van Oosten	Amsterdamsestraatweg 83bis, 3513AB Utrecht	3 juni 2016
2	Rose en Vanilla	Amsterdamsestraatweg 13	19 juni 2016
3	Ondernemer-eigenaar	Amsterdamsestraatweg 138	20 juni 2016
4	Wasserette Cyberwash	Amsterdamsestraatweg 239	26 juni 2016
5	Ondernemersvereniging Hart voor de Straatweg	Bemuurde Weerd OZ 31	28 juni 2016
6	Gevelsteen Vastgoed BV, namens ondernemer Amsterdamsestraatweg 378	Nachtegaalstraat 60 bis, 3581AL Utrecht	30 juni 2016
7	Ondernemer	Amsterdamsestraatweg 92, 385	5 september 2016

Bijlage 2: alle zienswijzen (geanonimiseerd)

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Wijkraad Noordwest

Behandeld door	W.C.F. van Gelder	**Datum**	15 november 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 60280	**Ons kenmerk**	16.508427
E-mail	w.van.gelder@utrecht.nl	**Onderwerp**	Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg
Bijlage(n)	Vaststellingsrapport		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van	28 juni 2016	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van de Wijkraad Noordwest,

Hartelijk dank voor uw advies over het ontwerpbestemmingsplan Amsterdamsestraatweg. Wij hebben uw advies grondig bestudeerd. In deze brief zullen wij puntsgewijs aangeven wat wij met uw advies hebben gedaan.

1. Ontwikkeling pleinen
U adviseert ons om ontwikkeling van de pleinen van de Amsterdamsestraatweg, het zgn. Klein Neude (kruising 2e Daalsedijk - Bethlehemweg), de kruising bij de Herenweg en het pleintje voor de watertoren te versterken door aan de hoekpanden die aan de pleinen grenzen de bestemming Gemengd - 1 met de mogelijkheid van horeca toe te kennen.
Gegeven de doelstelling van het bestemmingsplan is het van belang een duidelijke scheiding aan te brengen tussen de bestemming Gemengd - 1, de bestemming waar de winkelstructuur voorop staat, en Gemengd - 2, waar de transformatie naar een woon-werkgebied beoogd wordt. De grenzen tussen de bestemmingen zijn gebaseerd op het Brancheplan. In het ontwerpbestemmingsplan hebben de hoekpanden al een bijzondere positie gekregen. De regels staan ook winkels toe in hoekpanden met de bestemming Gemengd - 2. Naar aanleiding van uw advies hebben wij de gebruiksmogelijkheden van hoekpanden verruimd: de regeling staat nu ook andere winkelstraatfuncties toe in hoekpanden, overigens niet alleen in de hoekpanden aan de pleinen. Verder is bezien of er nog belemmeringen waren voor terrassen op de pleinen. Uit de zienswijze van Rose & Vanilla bleek dat de bestemmingsregeling een terras in de weg stond. Dat is nu opgelost door de bestemmingsgrens verder in de Herenweg te leggen en de verkeersbestemming die grenst aan hun pand de bestemming Verkeer en Verblijf te geven, een bestemming waarin terrassen zijn toegestaan. Gezien uw advies hebben wij op de hoek van de Bethlehemweg en de Tiendstraat dezelfde wijziging doorgevoerd, waardoor de gebruikers van de panden Amsterdamsestraatweg 113 en 115 ook terrassen kunnen maken, als ze over de de juiste vergunningen beschikken.
Wat betreft horeca volgt dit bestemmingsplan het aangepaste horecabeleid voor de Amsterdamse-straatweg. Dat betekent dat er meer mogelijkheden zijn om horecavestigingen in de categorie D2, daghoreca, toe te staan. Panden binnen de bestemming Gemengd - 2 kunnen een omgevingsvergunning aanvragen die vergund kan worden als de aanvraag planologisch aanvaardbaar is, dus past binnen de doelstelling van het bestemmingsplan, en past in het horecabeleid. Het op voorhand toekennen van de functie horeca achten wij niet in overeenstemming met de doelstelling van het bestemmingsplan.

2. Transformatie naar wonen
U adviseert om de transformatie naar wonen niet te blokkeren, zoals volgt uit artikel 4, lid 4.3.1, onder b, van de regels, om zo een verdere groei van (onwenselijke) dienstverleningsfuncties tegen te gaan. Het verbod van artikel 4, lid 4.3.1, lid b, is niet bedoeld als algemeen verbod, maar om een grondslag te bieden voor de vergunningplicht die in lid 4.4.2 is geregeld. De vergunningplicht achten wij nodig om te voorkomen dat er kwalitatief slechte woningen met ongewenst verhuurpraktijken ontstaan of woningen die op grond van de Wet geluidhinder niet gerealiseerd hadden mogen worden.

3. Lijsten bijzondere functies
U adviseert ons om nogmaals kritisch te kijken naar de lijsten met bijzondere functies bij de beide bestemmingen Gemengd.
Uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport kunt u opmaken dat wij dit advies ter harte hebben genomen. We hebben overigens vooral functies toegevoegd, mede naar aanleiding van zienswijzen. Verder zijn adressen op de onderdelen D (niet passend in de bestemming) veelal uitgebreid.

4. Vraag over uitsterfconstructie
In de toelichting staat: "Het college is op grond van de regels van het bestemmingsplan bevoegd om op deze adressen de aangegeven functie te wijzigen of te verwijderen (uitsterfconstructie)."
Geldt voor beide bestemmingen Gemengd en dan alleen voor de onder D genoemde bijzondere functies of geldt het voor de gehele lijst?
De wijzigingsbevoegdheid is de regels van beide bestemmingen opgenomen, namelijk in de leden 3.5 en 4.5. De bevoegdheid is vooral bedoeld om functies die in onderdeel D zijn genoemd zodra dat kan te schrappen, na een jaar leegstand of als er een andere functie is gekomen. De onderdelen B en C kunnen ook gewijzigd worden. De bevoegdheid is hier vooral bedoeld om de lijst actueel te kunnen houden. Verleende vergunningen kunnen verwerkt worden, maar ook nieuwe inzichten in wat wel of geen toelaatbare functie is.

5. Uitbreiding plangebied
U adviseert om het plangebied uit te breiden met een uitloop naar Boorstraat 107 ("Het Huis") en het park aan de Spijkerstraat en ook de toevoeging van het parkje achter de watertoren.
Het bestemmingsplan richt zich alleen op de Amsterdamsestraatweg en de problematiek aldaar. Wij zijn zeer terughoudend geweest met het uitbreiden van het plangebied, omdat daarmee ook weer nieuwe vraagstukken ontstaan die om een antwoord vragen. Uw eerdere verzoek om de Plantage in het plan op te nemen hebben we - naar uw tevredenheid, zo schrijft u - gehonoreerd, omdat dat een winkelgebied is dat midden in het winkelcluster ligt en dat zich richt op de Amsterdamsestraatweg. We hebben ook een gedeelte van de Marnixlaan meegenomen, vooral ter voorkoming van een zogenaamd waterbedeffect.
De Boorstraat en de Spijkerstraat hebben te weinig relatie met de doelstelling van het bestemmingsplan. De eigenaar van de Watertoren is voornemens om in het parkje achter de watertoren woningen te bouwen.

6 Pandeigenaren informeren
U verzoekt ons om pandeigenaren te informeren over het veranderen van de bestemming, ook al is dat niet wettelijk verplicht conform de wetgeving. De wijkraad is echter van mening dat Utrecht hier een voorbeeld kan stellen voor de rest van Nederland.
Dit advies hebben grotendeels overgenomen. Afgezien van de wettelijke plicht, zijn we van mening dat er voldoende ruchtbaarheid aan het plan is gegeven. We hebben een wijkbericht verspreid in de straat en in de achterliggende straten en tijdens de terinzagelegging van het bestemmingsplan een inloopavond georganiseerd. Ook eigenaren van panden hebben van die avond gebruik gemaakt om vragen over het bestemmingsplan te stellen. Verder hebben we overleg gevoerd met de Adviesgroep, Ondernemersvereniging en Actiegroep. Al met al hebben we geen noodzaak gezien om ook nog de eigenaren van de panden apart aan te schrijven.

7. Combinatie daghoreca en winkelstraatfuncties mogelijk maken
De wijkraad is voorstander van creatief en flexibel ondernemen. In bepaalde gevallen zou het mogelijk moeten zijn de functies (dag)horeca en winkelstraatfunctie te combineren. U pleit er daarom voor om

Gemeente Utrecht

niet vast te houden aan de strikte indeling horeca en winkelstraatfuncties zoals momenteel in het plan worden beschreven.
Uw verzoek is ook aan de orde gekomen bij de zienswijze van de ondernemersvereniging Hart voor de Straatweg (indiener 5, onderdeel 4). Onze uitgebreide reactie kunt u in bijgevoegd vaststellingsrapport terugvinden. Kortweg komt het antwoord erop neer dat in de bestemming Gemengd - 1 een combinatie van daghoreca en detailhandel of een winkelstraatfunctie die genoemd wordt in onderdeel A van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 mogelijk is. Daarvoor moet de ondernemer op grond van artikel 3 lid 3.4.1, onder b, van de regels beschikken over een omgevingsvergunning voor de horeca. En uiteraard is ook de horecaregelgeving van toepassing.

Wij danken u nogmaals voor uw advies, waarmee wij het bestemmingsplan hebben kunnen verbeteren.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	14 december 2016
Behandeld door	W.C.F. van Gelder
Doorkiesnummer	030 - 28 60280
E-mailadres	w.van.gelder@utrecht.nl
Kenmerk	16.509854
Onderwerp	Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg, aanvullende informatie

Geachte leden van de commissie Stad en Ruimte,

Na de raadsinformatiebijeenkomst is met de eigenaar van de panden Amsterdamsestraatweg 287C en 287D gesproken over het gebruik van zijn panden. In het ontwerpbestemmingsplan was het pand met nummer 287D aangeduid als seksinrichting. Omdat dit gebruik al twee jaar niet meer plaatsvond, hebben we overwogen om de aanduiding te schrappen en te vervangen door de functie horeca, type B (café). In een gesprek met de gemeente heeft de eigenaar de achtergronden uitgelegd. Het bleek dat de verbouw vertraagd was door ernstige gezondheidsproblemen van de eigenaar. Gezien dat feit en omdat er in het verleden geen problemen rond deze seksinrichting ("La Cloche") waren, stel ik voor om het verzoek van de eigenaar om de bestemming van het ontwerpbestemmingsplan over te nemen te honoreren. Daarbij wordt meteen een kleine correctie doorgevoerd. Het gebruik als 'seksinrichting' was vergund voor de panden 287C en 287D. In het ontwerp wordt alleen nummer 287D genoemd.
Vandaag, 14 december, laat de eigenaar per e-mail weten dat hij in plaats van de seksinrichting één of twee cafés wil starten. Een café is in beginsel, door de naar buiten gerichte uitstraling, een verbetering. Op dit moment is er echter nog geen volledig inzicht in hoeverre een café de situatie verbetert, wat de mening van omwonenden is, hoe extra horeca type B verantwoord kan worden vanuit het horecabeleid en welke problemen opgelost moeten worden. Als de eigenaar met een concreet plan komt dat leidt tot een verbetering van de planologische situatie en uit onderzoek blijkt dat een café op die locatie mag, kan het college de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan gebruiken om het bestemmingsplan op dit onderdeel aan te passen.
De eigenaar is er overigens op gewezen dat het college ook bevoegd is om na nog een jaar leegstand de mogelijkheid van het gebruik als seksinrichting alsnog uit het bestemmingsplan te schrappen.
Bovenstaande leidt tot aanpassing van het vaststellingsrapport, bijlage 3 van de toelichting van het bestemmingsplan en bijlage 1 van de regels.

Naar aanleiding van zienswijzen is de plangrens veranderd. In de milieuonderzoeken was deze wijziging nog niet verwerkt. Dat is nu alsnog gebeurd. De aanpassing van de onderzoeken leidt niet tot andere conclusies. Voor de vaststelling zullen de actuele rapporten aan het plan worden gehecht.

Ik hoop u met bovenstaande voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Paulus Jansen

Amsterdamsestraatweg

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 5~~7~~

1.1 Aanleiding **5~~7~~**
1.2 Doelstelling **5~~7~~**
1.3 Ligging en begrenzing plangebied **5~~7~~**
1.4 Context: ontwikkelingen omgeving **6~~8~~**
1.5 Geldende regelingen op 1 april 2016 **6~~8~~**
1.6 Leeswijzer **7~~9~~**

Hoofdstuk 2 Beleidskaders 8~~11~~

2.1 Europees, Rijks- provinciaal en regionaal beleid **8~~11~~**
2.2 Gemeentelijk beleid **9~~12~~**
2.3 Conclusie **12~~16~~**

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 14~~17~~

3.1 Karakterisering van het plangebied **14~~17~~**
3.2 Beschrijving van de functies in het plangebied **14~~17~~**
3.3 Cultuurhistorie **15~~18~~**
3.4 Conclusie **16~~19~~**

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 17~~21~~

4.1 Planbeschrijving **17~~21~~**
4.2 Verkeer en openbare ruimte **20~~24~~**
4.3 Conclusie **20~~24~~**

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 21~~25~~

5.1 Inleiding **21~~25~~**
5.2 Gezondheid **21~~25~~**
5.3 Geluidhinder **21~~25~~**
5.4 Geur, externe veiligheid, bodemkwaliteit, flora en fauna **22~~26~~**
5.5 Luchtkwaliteit **22~~26~~**
5.6 Water **22~~26~~**
5.7 Archeologie **22~~26~~**
5.8 Kabels en leidingen **24~~28~~**
5.9 Dienstenrichtlijn **24~~28~~**

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 25~~29~~

6.1 Economische uitvoerbaarheid **25~~29~~**
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid **25~~29~~**
6.3 Handhaving **26~~30~~**

Hoofdstuk 7 Bestemmingsregeling 28~~33~~

7.1 Inleiding **28~~33~~**
7.2 Methode van bestemmen **29~~34~~**
7.3 Artikelsgewijze toelichting **36~~40~~**

Bijlagen (aparte bijlagen: niet in dit bestand ingevoegd) 41~~43~~

Bijlage 1 Brancheplan Amsterdamsestraatweg 42~~43~~

Bijlage 2 Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg 42~~43~~

Bijlage 3 Inventarisatielijst functies Amsterdamsestraatweg 42~~43~~

Bijlage 4 Cultuurhistorische inventarisatie Amsterdamsestraatweg 42~~43~~

Bijlage 5	Luchtkwaliteitonderzoek	42~~43~~
Bijlage 6	Akoestisch onderzoek	42~~43~~
Bijlage 7	Tekening kabels en leidingen Amsterdamsestraatweg	42~~43~~
Bijlage 8	Advies van Wijkraad Noordwest	42~~43~~
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	43~~44~~
Artikel 1	**Begrippen**	**43~~44~~**
Artikel 2	**Wijze van meten**	**49~~50~~**
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	50~~52~~
Artikel 3	**Gemengd - 1**	**50~~52~~**
Artikel 4	**Gemengd - 2**	**52~~54~~**
Artikel 5	**Maatschappelijk - Onderwijs**	**55~~57~~**
Artikel 6	**Verkeer**	**57~~59~~**
Artikel 7	**Verkeer - Verblijfsgebied**	**58~~60~~**
Artikel 8	**Wonen**	**58~~79~~**
Artikel 9	**Waarde - Archeologie**	**60~~62~~**
Hoofdstuk 3	Algemene regels	61~~63~~
Artikel 10	**Anti-dubbeltelregel**	**61~~63~~**
Artikel 11	**Algemene bouwregels**	**61~~63~~**
Artikel 12	**Algemene gebruiksregels**	**61~~63~~**
Artikel 13	**Algemene aanduidingsregels**	**62~~64~~**
Artikel 14	**Algemene afwijkingsregels**	**62~~64~~**
Artikel 15	**Algemene wijzigingsregels**	**63~~65~~**
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	64~~66~~
Artikel 16	**Overgangsrecht**	**64~~66~~**
Artikel 17	**Slotregel**	**64~~66~~**
Bijlagen		66~~68~~
Bijlage 1	Lijst bijzondere functies Gemengd - 1	67~~69~~
Bijlage 2	Lijst bijzondere functies Gemengd - 2	70~~72~~
Bijlage 3	Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg	73~~75~~
Bijlage 4	Lijst van Bedrijven 'functiemenging'	74~~76~~
Bijlage 5	Lijst van horeca-activiteiten	80~~82~~

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De leefbaarheid van het zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg gaat al enige tijd achteruit. Door de economische crisis en veranderend consumentengedrag, onder andere in de vorm van internetwinkelen, is leegstand ontstaan. Tegelijkertijd worden bedrijfsruimten gevuld door functies die overlast veroorzaken (horeca en dienstverlening). Bewoners en ondernemers uit de straat en de omgeving daarvan hebben de gemeente regelmatig gevraagd op te treden. Het gemeentebestuur heeft daarom besloten tot een integrale aanpak van de Amsterdamsestraatweg en heeft in juli 2014 het Brancheplan en de Ontwikkelstrategie voor de Amsterdamsestraatweg vastgesteld.

Op 16 december 2014 heeft het college onder meer het Jaarplan Aanpak Amsterdamsestraatweg 2015 vastgesteld, waarin het voorstel voor een apart bestemmingsplan voor de Amsterdamsestraatweg is opgenomen. Zo'n bestemmingsplan moet gebruiksveranderingen naar ongewenste functies weren en waar mogelijk bijdragen aan het oplossen van het probleem van de leegstand van winkels.

1.2 Doelstelling

Het nieuwe bestemmingsplan levert een bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid en de economische structuur van de Amsterdamsestraatweg door onwenselijke gebruiksveranderingen van panden tegen te gaan en door regels te stellen die de winkelstructuur in winkelconcentratiegebieden versterken en die buiten de winkelconcentratiegebieden transformatie naar wonen bevorderen.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied omvat het zuidelijk deel van de Amsterdamsestraatweg, dat grofweg van de noordelijke grens van de binnenstad tot aan de Marnixlaan loopt, door de wijken Pijlsweerd en Ondiep.



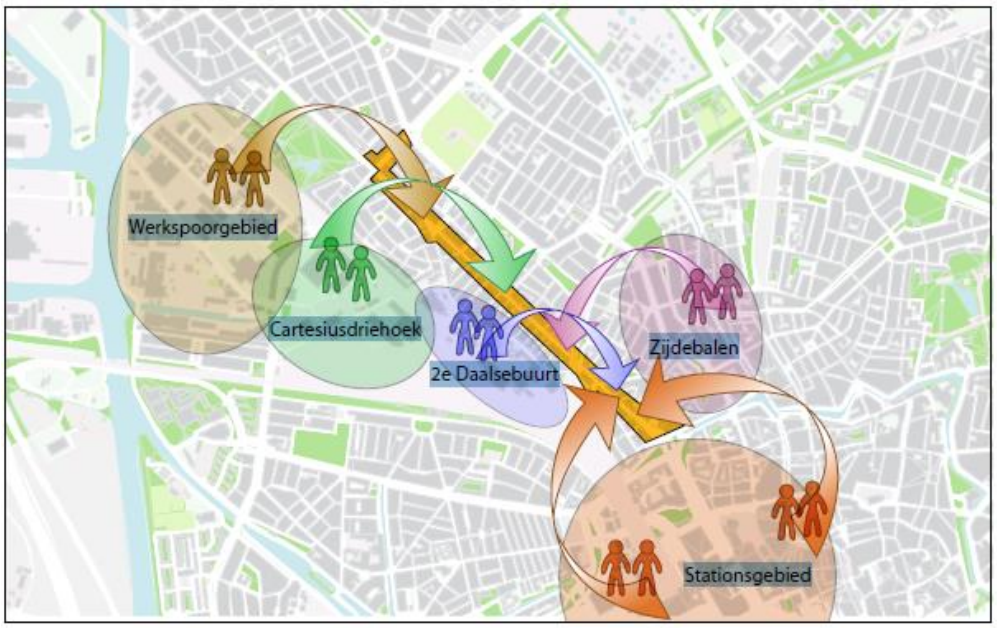
Afbeelding 1: aanduiding plangebied

Het bestemmingsplan bestrijkt de percelen die aan de Amsterdamsestraatweg grenzen: aan de westzijde tussen de Sint Josephlaan en de (afslag naar) de Daalsetunnel en aan de oostzijde tussen de Cornelis Mertensstraat en de Weerdsingel Westzijde. Het plangebied bestaat ook uit de percelen die grenzen aan de Marnixlaan, het deel tussen de Amsterdamsestraatweg en de rotonde waar de Van Egmondkade op uitkomt.

Om onnodige kosten te voorkomen, wordt het noordelijke deel van de Amsterdamsestraatweg niet in dit bestemmingsplan opgenomen. De problemen doen zich namelijk voor in het deel van de Amsterdamsestraatweg dat ten zuiden van de Sint Josephlaan - Marnixlaan ligt. Om te voorkomen dat een 'waterbedeffect' ontstaat naar de panden rond het kruispunt met de Sint Josephlaan - Marnixlaan, omvat het bestemmingsplan een klein deel van de Marnixlaan en de panden aan de Amsterdamsestraatweg die ten zuiden van de Cornelis Mertensstraat staan.

1.4 Context: ontwikkelingen omgeving

In de directe omgeving van het zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg vinden ontwikkelingen plaats, sommige op korte termijn. Het betreft de herontwikkeling van oude bedrijfsterreinen als het gebied tussen de 2e Daalsedijk en het spoor richting Amsterdam, de Cartesiusdriehoek, het Werkspoorkwartier ten zuidwesten van de Amsterdamsestraatweg en de ontwikkeling van het gebied Zijdebalen ten noordoosten van de Amsterdamsestraatweg. Deze herontwikkelingen resulteren in een groot aantal nieuwe bewoners en werknemers in de wijken west en noordwest. Zij zullen voor hun voorzieningen en dagelijkse boodschappen gebruik maken van de Amsterdamsestraatweg. Een kleine ontwikkeling die net buiten de grens van het plangebied valt, is de locatie 'kop Amsterdamsestraatweg', op de hoek van de Amsterdamsestraatweg en de Daalsetunnel. Deze zal worden heringericht. Het is op dit moment nog niet bekend wat de nieuwe invulling zal worden.



Afbeelding 2: ontwikkelingen op korte en (middel)lange termijn rondom het plangebied

1.5 Geldende regelingen op 1 april 2016

Binnen het gebied zijn de volgende regelingen van kracht:

Bestemmingsregeling	**vastgesteld door raad**	**onherroepelijk**
beheersverordening Zuilen	20 juni 2013	11 juli 2013
bestemmingsplan Ondiep	4 oktober 2007	25 maart 2009 (goedkeuring GS 22 april 2008)
beheersverordening Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o.	20 juni 2013	11 juli 2013

De beheersverordeningen Zuilen en Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o. zijn gericht op beheer van de

bestaande situatie en bieden geen ontwikkelingsruimte.

Het deel waar bestemmingsplan Ondiep van kracht is, loopt van de kruising met het spoor (richting Hilversum/ Amersfoort) tot aan de kruising met de Marnixlaan. De bestemmingen uit bestemmingsplan Ondiep staan over het algemeen detailhandel of een andere functie toe op de begane grond en wonen op de verdiepingen.

Bestemmingsplan Ondiep geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om bestemmingen te wijzigen, bijvoorbeeld om overlast, zoals die als gevolg van belhuizen en afhaalzaken, tegen te gaan. Als een pand langer dan 12 maanden leegstaat kan de in het bestemmingsplan aangegeven functie uit de regeling verwijderd worden. Dat is in de afgelopen 3 jaar tot twee keer toe met een wijzigingsplan gebeurd.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van Rijksbeleid, het provinciale en gemeentelijke beleid dat van belang is voor dit plan. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie, zoals de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft de mogelijkheden die het plan biedt aan toekomstige ontwikkelingen. In hoofdstuk 5 staan de diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Beleidskaders

2.1 Europees, Rijks- provinciaal en regionaal beleid

2.1.1 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid richt zich op landelijke aangelegenheden. Hieronder valt onder andere een verstedelijkingsopgave voor stedelijk gebied. Strekking daarvan is dat de ruimte die in het bestaand stedelijk gebied (verouderde bedrijventerreinen en wijken) aanwezig is, door verdichting optimaal moet worden gebruikt door revitalisering, herstructurering en transformatie. Maar ook aspecten als het terugdringen van het woningtekort en het versterken van de woonkwaliteit zijn in dit beleid opgenomen.

2.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de drie stappen zoals vastgelegd in artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Bro. Het Bro bepaalt dat overheden op grond van het Bro een nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard moeten motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze drie stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. Het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg biedt geen mogelijkheden tot nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Dit bestemmingsplan richt zich op het beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur om verdere achteruitgang van de Amsterdamsestraatweg tegen te gaan.

Het plan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

2.1.3 Provinciaal beleid

Het provinciale en regionale beleid is terug te vinden in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013- 2028 (2013) en in de Ontwikkelingsvisie van NV-Utrecht, een samenwerkingsverband tussen Hilversum, Amersfoort en Utrecht en omliggende regio. De bovenvermelde nota's vullen elkaar aan: er wordt gekozen voor een beheerste groei door verdere verdichting van het stedelijke gebied om zo de landschappen te sparen. In de Ontwikkelingsvisie van NV-Utrecht wordt dit verder uitgewerkt voor het 'Noordvleugel-gebied' (Amersfoort, Hilversum, Utrecht en de omliggende regiogemeenten).

Via het ruimtelijk beleid wil de provincie bijdragen aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. De twee belangrijkste beleidsopgaven van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie richten zich op het aantrekkelijk houden van de provincie Utrecht als vestigingsplaats. Het accent ligt op de binnenstedelijke opgave. Een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen is zowel in het belang van het landelijk gebied zelf als van het stedelijk gebied.

2.1.4 Beleid waterschap

Het Waterbeheersplan van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (2010-2015) beschrijft de doelstellingen en het beleid voor zowel het waterkwaliteits- als het waterkwantiteitsbeheer. Het beleid is vooral gericht op het minimaliseren van wateroverlast en watertekort, het zoveel mogelijk voorkomen van het inlaten van gebiedsvreemd water van minder goede kwaliteit, het tegengaan van verdroging en het bestrijden van eutrofiëring. In de Waterstructuurvisie (2002) is een langetermijnvisie voor 2050 en een middellangetermijnvisie tot 2015 beschreven voor een duurzamer waterbeheer in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen.

2.2 Gemeentelijk beleid

2.2.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt het gemeentelijke beleid besproken, voor zover relevant voor het plangebied. Gegeven het kleinschalige karakter van dit bestemmingsplan zijn alleen de stedelijke beleidsnota's in ogenschouw genomen die gaan over de functies die in het plangebied te vinden zijn, zoals detailhandel, wonen en horeca.

2.2.2 Huisvestingsbeleid, woningvorming en omzetting

Het beleid voor het omzetten en kadastraal splitsen van woningen is in het najaar van 2015 gewijzigd. Daarbij is ook de Huisvestingsverordening aangepast, waarbij een vergunningstelsel is ingevoerd voor het zodanig veranderen van een woning dat meer woningen ontstaan, verder woningvorming genoemd.

Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, is besloten om in de lijn van de facetbestemmingsplannen Woningsplitsing I en II in alle bestemmingsplannen een regeling te treffen voor omzetting en woningvorming. Het is namelijk van belang om in verband met een goede ruimtelijke ordening regels te stellen, die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn, en op de Huisvestingsverordening 2015 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad. In tegenstelling tot deze verordening gelden de regels van het bestemmingsplan voor alle woningen, ongeacht de WOZ-waarde van de woning of de huurprijs.
De beleidsregels in de *Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten* die bij de Huisvestingsverordening 2015 horen, zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, enerzijds door de eisen met betrekking tot de minimale omvang van woningen en anderzijds door het in beeld brengen van de gevolgen van extra woningen binnen de context van de bestaande situatie. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over woonvorming en omzetting woonvorming is neergelegd in die beleidsregels.
Voor de transformatie van een niet-woonfunctie naar wonen heeft het college ook beleidsregelsvastgesteld. Deze regels, die op 1 november 2016 in werking zijn getreden, komen in grote lijn overeen met de eerder genoemde beleidsregels en worden toegepast bij het al dan niet verlenen van een omgevingsvergunning voor een transformatie.

2.2.3 Ontwikkelingskader detailhandel 2012

In deze nota is het stedelijk beleid over de ontwikkeling van detailhandel beschreven. Omdat voor de Amsterdamsestraatweg specifiek beleid is opgesteld, zie het Brancheplan in paragraaf 2.2.7, kan deze nota verder buiten beschouwing blijven.

2.2.4 Vitale stadswijken, functiemenging in woonwijken

De ambitie voor de Utrechtse economie is om vitale stadswijken te hebben en te behouden. De wijk van de toekomst wordt gekenmerkt door flexibiliteit, een mix van functies die goed gemengd kunnen worden en een bepaalde mate van (economische) levendigheid. De economische levendigheid in (woon)wijken wordt vooral bepaald door kleinschalig ondernemerschap in de wijk, een sterk toenemend aantal zzp'ers en economische voorzieningen.

In de nota Vitale stadswijken, functiemenging in woonwijken (2013) wordt functiemenging als volgt gedefinieerd:
het mengen van woonfuncties met kleinschalige economische en niet-economische functies, met name

- dienstverlening, zoals adviesbureau, makelaar, kapper, schoonheidssalon, trimsalon;
- ambacht en nijverheid, zoals reparatiebedrijf, atelier;
- maatschappelijke voorzieningen, zoals kinderdagverblijf, medische en paramedische voorzieningen;
- sportvoorzieningen, zoals dansscholen en fitnesscentra;
- horeca, hotel en bed & breakfast.

Met opmaak: Engels (V.S.)

Deze functies zijn ook in ogenschouw genomen bij het opstellen van het Brancheplan (zie paragraaf 2.2.7). In dit bestemmingsplan worden de uitgangspunten van het Brancheplan overgenomen. Voor hotels en horeca geldt het stedelijk beleid (zie paragraaf 2.2.5).

De Utrechtse bestemmingsplannen bieden standaard ruimte aan kleinschalig ondernemerschap en wijkeconomie. De standaardregeling voor aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast heeft geleid tot een aanzienlijke toename van flexibiliteit voor het werken aan huis. In dit bestemmingsplan wordt die regeling opgenomen.

2.2.5 Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012

Het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 geeft aan hoe de gemeente Utrecht om wil gaan met de vestiging van horeca in de stad. Utrecht kiest voor versterking van de horecafunctie in een aantal deelgebieden.
Voor een groot aantal gebieden zijn gebiedsprofielen opgesteld waarbij de mogelijke ontwikkelingsruimte en wenselijke ontwikkelingsrichting is aangegeven. De horecaontwikkeling van de Amsterdamsestraatweg is beschreven onder profiel 12: 'De Kanaalstraat en Amsterdamsestraatweg zijn zeer levendige straten en als het om horeca gaat twee bijzondere radialen. In 2007 is hier gekozen voor een strategie van 'consolidering', omdat leefbaarheid en veiligheid sterk onder druk stonden. Dat laatste is nog altijd het geval; de intentie om te sturen op kwaliteit heeft maar beperkt vorm kunnen krijgen.' Voor het deel van de Amsterdamsestraatweg dat in binnen de plangrenzen ligt wordt in deze nota geen ontwikkelingsruimte gezien.

Er zijn initiatieven voor nieuwe of bijzondere vormen van horeca. Dergelijke initatieven worden per geval beoordeeld. Gezien de aanleiding van dit bestemmingsplan, zal de gemeente terughoudend zijn met medewerking aan initiatieven die in strijd zijn met het horecakader en deze in beginsel voorlopig hooguit bij wijze van tijdelijk experiment toestaan. Een uitzondering daarop is de "daghoreca" (horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten die als bijlage 5 bij de regels is gevoegd). Deze vorm van horeca kan een positieve bijdrage leveren aan de beleving van de straat en kan de winkelclusters versterken.

In het deel van de Amsterdamsestraatweg waar de leefbaarheid het meest onder druk staat, het gebied tussen de Acaciastraat-Concordiastraat en het spoorviaduct, is het van belang om onwenselijke vormen van ondersteunende horeca te voorkomen. De beleidsregels voor het in afwijking van de bestemmingsregeling vergunnen van deze vorm, moeten daarom voor dat gebied aangescherpt worden.

Bij de vaststelling wordt het beleid voor ondersteunende horeca en voor de mogelijkheden voor nieuwe horecavestigingen in de categorie D2 in de Amsterdamsestraatweg aangepast.

De horecaregeling in dit bestemmingsplan wordt uitgebreid toegelicht in paragraaaf 7.2.4.

2.2.6 Prostitutiebeleid

In de Beleidsnotitie Prostitutie 1999 is vastgelegd dat ten tijde van het opheffen van het bordeelverbod de gemeente geen uitbreiding wil van het toen aanwezige aantal prostitutiebedrijven en dat er geen uitbreiding mag plaatsvinden van het aantal werkruimten per bedrijf. Er is een maximumstelsel vastgesteld dat gebaseerd is op het bestaande aantal bedrijven per 1 januari 1999. Verder is bepaald dat raamprostitutie alleen is toegestaan aan het Zandpad en in de Hardebollenstraat. In over de stad verspreide bordelen en privéhuizen mag geen raamprostitutie plaatsvinden. Dit zou een te grote aantasting zijn van het woon- en leefklimaat in de directe omgeving.

Tegelijk met de vaststelling van het bestemmingsplan Het nieuwe Zandpad heeft de gemeenteraad het prostitutiebeleid gewijzigd. De wijziging, namelijk het concentreren van raamprostitutie op één locatie, is voor het plangebied niet relevant. Voor het plangebied is de Beleidsnotitie Prostitutie 1999 onverkort van toepassing.
Het plan houdt rekening met één bestaande seksinrichting in het plangebied.

2.2.7 Brancheplan Amsterdamsestraatweg

Om verdere leegstand en verpaupering te voorkomen zijn investeringen in het vastgoed noodzakelijk. Dalende huurprijzen leiden doorgaans tot een afname van investeringen in het vastgoed waardoor het huurprijsniveau nog verder afneemt. Om deze vicieuze cirkel te doorbreken is een nieuw perspectief nodig op basis waarvan overheid en private partijen plannen kunnen opstellen. Het Brancheplan Amsterdamsestraatweg (zie bijlage 1 bij deze toelichting) geeft een visie op de Amsterdamsestraatweg om dat perspectief te bieden.

Beschrijving van de uitgangssituatie

De visie in het Brancheplan wordt opgesteld op basis van de hieronder beschreven kenmerken.

De kernwaarden van de Amsterdamsestraatweg zijn: verscheidenheid in aanbod en ondernemerschap, uitstekende bereikbaarheid en goede betaalbaarheid.

De twee belangrijkste doelgroepen in de Amsterdamsestraatweg zijn: inwoners uit omliggende buurten, Utrechters met een multiculturele achtergrond voor wie het specifieke aanbod aantrekkelijk is en passanten, vooral fietsers.

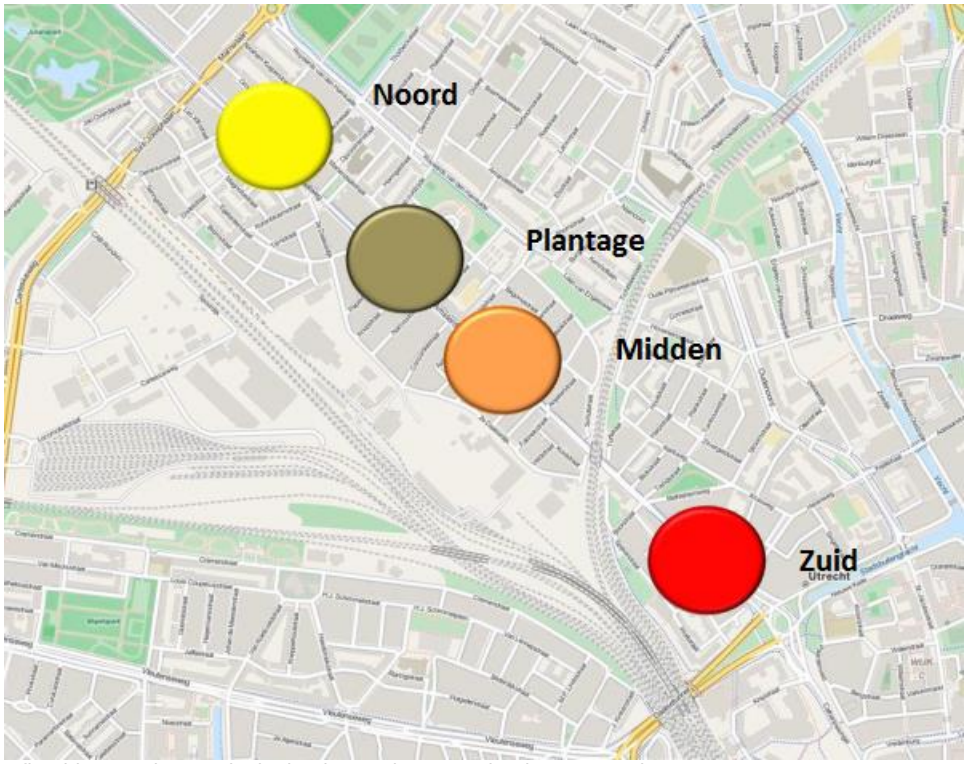
De Amsterdamsestraatweg is te lang en te divers om als één geheel te worden gezien. In het Brancheplangebied zijn vier deelgebieden te onderscheiden met een eigen diversiteit en met eigen karakteristieken. De deelgebieden zijn:

Noord, het gebied tussen het Van Beuningenplein en de Marnixlaan.

Plantage, het gebied tussen de Acaciastraat en het Van Beuningenplein;

Midden, het gebied tussen de spoorlijn en de Acaciastraat;

Zuid, het gebied ten zuiden van de spoorlijn naar Hilversum/Amersfoort;



Afbeelding 3: de vier deelgebieden uit het Brancheplan Amsterdamsestraatweg

De kansen voor deze deelgebieden worden voor een deel bepaald door de detailhandel. Dat geldt vooral voor deelgebied Plantage en het zuidelijke deel van deelgebied Zuid. Deze gebieden gelden als kansrijke winkellocaties, waarvoor het versterken van de winkelstructuur als uitgangspunt moet gelden. Dat kan door de totstandkoming van een levendig en compact winkelgebied te bevorderen, niet alleen door uitbreiding, maar juist ook door het 'inruilen' van minder kansrijk voor kansrijker winkelaanbod. Versterking van de dagelijkse sector ligt hierbij voor de hand. Vergroting van de supermarkten tot een moderne maat is van belang om de concurrentiepositie te versterken. Het streven is naar een inpassing van een supermarkt in het goedkopere prijssegment, omdat deze aansluit bij de wens van de consument.

Versterking van de winkelfunctie in de deelgebieden Plantage en Zuid betekent ook dat de winkelfunctie niet in de gehele Amsterdamsestraatweg in stand kan worden gehouden. Door transformatie van kansarme winkellocaties naar gemengde gebieden zal het winkelvloeroppervlak in de andere deelgebieden moeten afnemen.

Voor de (overige) deelgebieden met een transformatieopgave bestaan diverse kansrijke aankopingspunten voor nieuwe functies, zoals woonruimten voor kleine huishoudens, werkplekken voor zzp'ers.

Daarnaast zijn er kansen om het etnisch ondernemerschap te versterken. In tegenstelling tot veel autochtone jongeren kiezen allochtone jongeren relatief vaak voor het beginnen van een eigen zaak. Ook hier lijkt met name de dagelijkse sector kansrijk. Inpassing van een etnische trekker (bijvoorbeeld een supermarkt) in het deelgebied Midden verdient om meerdere redenen de voorkeur. Het belangrijkste is dat er door een dergelijke toevoeging een unieke kans ontstaat om dit gebied van een nieuw passend perspectief te voorzien. Daaromheen moet in dit deel van de Amsterdamsestraatweg ruimte ontstaan voor kwalitatief goede (etnische) ondernemers, die zowel in de detailhandel als dienstverlening actief zijn.

De Amsterdamsestraatweg heeft een sterke buurtfunctie die tot uiting moet komen in de inrichting van het openbaar gebied (pleinen, voetgangersgebied) en in functies gericht op de buurt, zoals daghoreca.

Visie
Het Brancheplan geeft een visie op de ontwikkelingsmogelijkheden van de diverse deelgebieden. Deze visie ligt met de Ontwikkelstrategie (zie de volgende paragraaf) aan dit bestemmingsplan ten grondslag en wordt verder beschreven in paragraaf 4.1.

2.2.8 Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg

Deze nota richt zich op de aanpak van de problematiek rond de Amsterdamsestraatweg, waarbij wordt opgemerkt dat de gemeente 'de excessen zo nodig met dwang' wil tegengaan. In de ontwikkelstrategie wordt een groot aantal maatregelen voorgesteld om het woonmilieu, de detailhandel en de horeca te versterken.

Darnaast zullen de ontwikkelingen van de 2e Daalsedijk, de Cartesiusdriehoek, het Werkspoorkwartier en Zijdebalen hieraan eveneens bijdragen.

2.2.8.1 Inhoud
De nota geeft een overzicht van de problematiek en analyseert hoe die het best aangepakt kan worden. De uitkomsten van het Brancheplan (zie vorige paragraaf) worden overgenomen. Aan dit bestemmingsplan worden de volgende aanbevelingen en randvoorwaarden meegegeven:

- het notagebied loopt vanaf de Weerdsingel tot en met het Demka-terrein, waarbij de bestemming voor het Demkaterrein afgestemd moet worden op de revitaliseringsplannen;
- het nieuwe bestemmingsplan moet zich richten op het omzetten functies (detailhandel, horeca, diensverlening) naar met name wonen, bijvoorbeeld via een wijzigingsbevoegdheid zoals in bestemmingsplan Ondiep;
- waar het planologisch aanvaardbaar en gewenst is, staat het bestemmingsplan wonen toe voor zover aan het Bouwbesluit kan worden voldaan, waarbij de effecten van de invoering van een 30-km zone op het vlak van luchtkwaliteit en geluidhinder worden onderzocht;
- de bestemmingsregeling gaat ongewenste functiewijzigingen tegen;
- zo mogelijk wordt ook overlastgevende horeca en dienstverlening en de concentratie daarvan tegengegaan;
- ter onderbouwing van het bestemmingsplan wordt een ruimtelijke visie opgesteld die gebaseerd is op de ontwikkelstrategie, het Brancheplan en enig aanvullend onderzoek voor de woonbestemming.

De ontwikkelstrategie versterkt de sociaal-economische structuur, verbetert de leefbaarheid en de omgeving op de Amsterdamsestraatweg en bestaat uit een combinatie van maatregelen, instrumenten en projectinitiatieven. De nota stimuleert nieuwe locatieontwikkelingen, zoals een GrandCafé-restaurant, en stelt dat er aan de Amsterdamsestraatweg ruimte moet zijn voor bedrijfsclusters voor jonge startende bedrijven, ambachtsateliers, broedplaatsen voor zzp'ers en creatief-culturele werkruimten, dat de openbare ruimte opgeknapt moet worden en daarbij groener moet worden, dat bedrijfspanden verbeterd moeten worden en dat het wenselijk is om een 30 km-zone vanaf de Weerdsingel tot de Marnixlaan in te voeren.

2.2.8.2 Vertaling van de Ontwikkelstrategie in het bestemmingsplan
De inhoud van de Ontwikkelstrategie wordt zoveel mogelijk vertaald in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplangebied is kleiner genomen, omdat de problematiek die in de Ontwikkelstrategie aan de orde wordt gesteld zich vooral voordoet in het deel van de Amsterdamsestraatweg dat ten zuiden van de Marnixlaan ligt. Om kosten te besparen richt dit bestemmingsplan zich alleen op dat deel. Mocht blijken dat ook voor het noordelijke deel een herziening van de bestemmingsregeling nodig is, bijvoorbeeld omdat er een 'waterbedeffect' optreedt, dan zal voor dat deel een afzonderlijk plan worden opgesteld.

Het bestemmingsplan richt zich wel op het omzetten van functies, maar bekijkt per blok welke omzetting wenselijk is. In een detailhandelscluster kan de omzetting naar wonen een ongewenste onderbreking van de structuur tot gevolg hebben, terwijl omzetting van wonen naar detailhandel in zo'n cluster juist een versterking van de structuur kan betekenen.

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat er bij een snelheid van 50km per uur geen knelpunten optreden voor de omzetting naar wonen. Daarmee is nader onderzoek naar het effect van een 30km-zone, zoals aanbevolen in de Ontwikkelingstrategie, niet nodig. Verlaging van de snelheid betekent immers dat de geluidssituatie verbetert. Hetzelfde geldt voor de luchtkwaliteit.

2.3 Conclusie

Het bestemmingsplan richt zich in eerste instantie op het beheer van de bestaande situatie en maakt geen nieuwe functies mogelijk. Er is daarom geen specifiek Rijks- of provinciaal beleid van toepassing op dit bestemmingsplan, anders dan het beleid dat in wet- en regelgeving is vastgelegd.

Voor dit bestemmingsplan geldt het recente huisvestingsbeleid voor de functie wonen als uitgangspunt. De bestemmingsregeling moet een beschermende regeling bevatten waarbij met hulp van de Beleidsregels Hoofdstuk 4 van de Huisvestingsverordening 2015 beoordeeld wordt of woningvorming of omzetting mogelijk is.

Het horecabeleid en prostitutiebeleid wordt in het bestemmingsplan in grote lijn overgenomen. Het bestemmingsplan zal alleen uitbreiding van vestigingen in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten (bijlage 5 bij de regels) mogelijk maken.

Het beleid dat in het Brancheplan Amsterdamsestraatweg en de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg is neergelegd vormt voor de overige functies het uitgangspunt. Het stedelijke detailhandelsbeleid blijft daarmee buiten beschouwing.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Karakterisering van het plangebied

De Amsterdamsestraatweg verbindt de Utrechtse binnenstad met Maarssen en loopt door of langs de wijken Pijlsweerd, Ondiep, Zuilen. De Amsterdamsestraatweg is aangelegd door Napoleon als verbindingsweg naar Amsterdam. In 1816 werd de aanleg van de Amsterdamsestraatweg afgerond. In de loop van de tijd is perceelsgewijs bebouwing langs de weg ontstaan. Momenteel is de weg een drukke verkeersader. De ontstaanswijze bepaalt nog steeds het beeld.

De bebouwing heeft een grote diversiteit in hoogte, 'korrel' en bouwstijl. De meeste gebouwen bestaan uit drie bouwlagen of uit twee bouwlagen met een bijzondere bouwlaag, zoals een kap. Hierdoor, en doordat de hoogte van de bouwlagen verschilt, ontstaat een grote mate van variatie in goothoogte en bouwhoogte. Het levendige beeld wordt nog versterkt door de variatie in functies.

Over het algemeen is de bebouwing langs dit deel van de Amsterdamsestraatweg stedelijker dan de aangrenzende, lagere bebouwing van Ondiep.

Op verschillende plaatsen is de bebouwing onderbroken en liggen kleine pleinachtige ruimtes aan de straat. Deze pleinachtige ruimtes doorbreken de strenge lijnvorm van de weg en hebben vaak een aangenaam rustige sfeer als tegenwicht van de levendigheid van de Amsterdamsestraatweg. Doorgaans hebben deze een heel ander karakter dan de Amsterdamsestraatweg zelf. Daarom zijn ze niet meegenomen in dit bestemmingsplan.

Het profiel van de straat is in het gedeelte tussen het spoor en de Marnixlaan relatief smal. Er is in feite onvoldoende maat voor het geheel van rijbanen, parkeervakken, fietspaden, voetpaden, groen en straatmeubilair. Juist omdat dit deel van de Amsterdamsestraatweg zo stedelijk is (veel verschillende functies, veel verkeer), is de druk op de openbare ruimte erg groot. Deze druk beïnvloedt de leefbaarheid. Daarom zijn maatregelen zoals het inpandig onderbrengen van fietsparkeren en een goede regeling voor huisvuil belangrijk.

3.2 Beschrijving van de functies in het plangebied

Aan de Amsterdamsestraatweg is op de begane grond van panden een veelheid aan functies gevestigd. De detailhandelsfunctie heeft de overhand, maar ook de functies maatschappelijk, dienstverlening, bedrijf, kantoor en wonen komen voor.

De winkelfunctie op de Amsterdamsestraatweg staat al geruime tijd onder druk, terwijl de dienstverlening in omvang toeneemt. De Amsterdamsestraatweg is dan ook geen uitgesproken winkelstraat meer, maar meer een stadsstraat. De detailhandelsfunctie en sfeer staan onder druk door bepaalde vormen van dienstverlening. Belhuizen, geldtransferdiensten, gokhallen, massagesalons en import-exportzaken zijn hiervan voorbeelden. Deze functies kunnen tot overlast leiden en zo afbreuk doen aan de leefbaarheid, het winkelklimaat, en aan het ruimtelijke beeld. Ditzelfde geldt voor de vele afhaalzaken.

Vrij veel panden aan de Amsterdamsestraatweg staan leeg, wat de leefbaarheid van de straat niet bevordert.

3.3 Cultuurhistorie

De Amsterdamsestraatweg kenmerkt zich door een grote variëteit aan bebouwing, maar bij de aanleg in 1812 (Route Imperiale no. 2 in opdracht van Napoleon) stond die er nog nauwelijks, behalve enkele boerderijen en herbergen. Pas na 1860 begon de bebouwing vanuit het centrum van Utrecht op gang te komen en in het derde kwart van de negentiende eeuw zorgde de komst van de werkplaatsen van de spoorwegmaatschappijen bij de Daalsedijk voor een snelle groei van met name arbeiderswoningen.



Afbeelding 4: Amsterdamsestraatweg-Meidoornstraat 1905 *uit: het Utrechts Archief*

In de gemeente Zuilen nam de bebouwing langs de Amsterdamsestraatweg vanaf 1914 snel toe met de komst van de grote fabrieken van Werkspoor en Demka. De bebouwing groeide zo vanuit twee kanten naar elkaar toe. In de jaren twintig en dertig is de straat zo goed al geheel bebouwd geraakt. Waren het aanvankelijk vooral individuele panden die werden gebouwd, vanaf 1920 kwamen er ook grotere complexen, zoals van de diverse woningbouwverenigingen. De transformatie van de Amsterdamsestraatweg naar winkelstraat neemt vanaf 1914 snel toe. Woonhuizen worden op de begane grond verbouwd tot winkels en nieuwe winkelpanden verschijnen.



Afbeelding 5: Amsterdamsestraatweg rond 1925 *uit: het Utrechts Archief*

Met de komst van nieuwe wijken, zoals onder andere Bloemenbuurt, Ondiep, Elinkwijk, neemt het belang van de Amsterdamsestraatweg als winkelstraat enorm toe. Het wordt een van de belangrijkste winkelstraten buiten de binnenstad.

Vanaf de jaren zestig en zeventig begint de achteruitgang in het winkelbestand. De concurrentie van moderne winkelcentra zoals winkelcentrum Overvecht en de opwaardering van de binnenstad met Hoog Catharijne en het voetgangersgebied begint de Amsterdamsestraatweg parten te spelen. Een aantal kerken verdwijnt uit het straatbeeld en er vindt in sommige delen stadsvernieuwing plaats. De forse infrastructurele ingrepen bij de aansluiting op de Weerdsingel en het centrum zorgen ervoor dat het begin van de Amsterdamsestraatweg onduidelijk wordt en er geen directe relatie meer is met het centrum.

Het loont de moeite om een wandeling langs beide zijden van de Amsterdamsestraatweg te maken om de gebouwen eens goed te bekijken. Ondanks verbouwingen en de sloop en nieuwbouw, zijn er nog steeds opvallend veel panden aanwezig met cultuurhistorische waarde. Woningbouw en winkels in verschillende bouwstijlen wisselen elkaar af. Enkele woningblokken zijn nog bewaard in de Amsterdamse stijl, maar er staan ook nog panden in de oorspronkelijke Jugendstil-stijl. In bijlage 4 van de toelichting zijn ter illustratie enkele foto's met beschrijving van een aantal panden aan de Amsterdamsestraatweg opgenomen. Bijlage 3 van de regels bevat de inventarisatie van de panden en bouwblokken met een bijzondere cultuurhistorische waarde. Er staan woningen waar in de bakstenen gevels fraaie versieringen zijn opgenomen en een aantal winkelpuien uit verschillende perioden zijn bijzonder. Enkele ervan zijn ook zeldzaam en nog geheel in originele staat. Wanneer men de blik iets hoger richt zijn bijzondere kapvormen te zien die de tand des tijds goed hebben doorstaan. Al met al heeft de Amsterdamsestraatweg voldoende cultuurhistorisch interessante gevels die kansen bieden op een herwaardering van deze historische straat.

3.4 Conclusie

De winkelfunctie op de Amsterdamsestraatweg is vroeg in de vorige eeuw ontstaan en maakt de laatste jaren plaats voor andere functies, waaronder functies die geen goede bijdrage leveren aan de leefbaarheid van de straat.

Er zijn veel panden die vanuit cultuurhistorisch oogpunt beschermd moeten worden.

De regeling in dit bestemmingsplan moet daarom onwenselijke functieveranderingen weren of vatbaar maken voor handhavingsacties en bescherming bieden aan de bijzondere cultuurhistorische waarden.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Planbeschrijving

4.1.1 Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur blijft ongewijzigd. De variatie in hoogte en in afdekking van de bebouwing wordt in het bestemmingsplan vastgelegd. Vergunningaanvragen voor het veranderen van de hoogte of de afdekking zullen van geval tot geval bekeken worden. Op veel plaatsen is bijvoorbeeld een hoogte van drie bouwlagen mogelijk zonder dat dit leidt tot onevenredige gevolgen. Een flink aantal panden heeft echter een bijzondere cultuurhistorische waarde. In die gevallen is ophoging naar drie bouwlagen (of een andere wijziging) alleen mogelijk als geen afbreuk wordt gedaan aan de bijzondere cultuurhistorische waarde van het pand.

De panden hebben veelal een eigen, opvallende pui die bezoekers uitnodigt, terwijl de verdiepingen minder open zijn. Dit kan worden gezien als een kwaliteit die past bij het levendige karakter van de Amsterdamsestraatweg. De puien zijn in de loop van de tijd vaak aangepast. Ook zijn panden op de begane grond vaak samengevoegd en volgt de pui niet altijd de oorspronkelijke parcellering van de panden. Het is zaak om hier bij functiewijzigingen goed naar te kijken en waar mogelijk de vormgeving van de pui aan te passen aan de originele architectuur en parcellering van de panden. In het verlengde hiervan moeten reclame-uitingen voldoende terughoudend zijn, zodat het straatbeeld er niet door wordt gedomineerd.

Van veel winkel- en bedrijfspanden is de begane grond in het verleden aan de achterzijde uitgebouwd, vaak tot op de erfgrens. Nu in een aanzienlijk deel van deze panden leegstand ontstaat, is de vraag aan de orde of deze bebouwing aan de achterzijde gehandhaafd moet worden. Bij transformatie naar wonen is het belangrijk om voldoende woningkwaliteit te realiseren en daarmee tot een duurzame oplossing te komen die bijdraagt aan de ambitie voor de Amsterdamsestraatweg. Dit kan betekenen dat een substantieel deel van de bebouwing op het achterterrein gesloopt zal moeten worden ten gunste van buitenruimte, lichttoetreding en groen.

Bij een transformatie naar wonen zijn in principe de uitgangspunten van het splitsingsbeleid leidend. Dit houdt in, dat er een minimumoppervlak gehanteerd wordt voor de nieuw te realiseren woningen.

Binnenterreinen
De bestemmingsplangrens ligt veelal op de achtergrens van de percelen. Hiermee valt een deel van de binnenterreinen in het bestemmingsplangebied. Aansluitend op het bovenstaande, is de ambitie om de binnenterreinen rustig en voor een belangrijk deel onbebouwd te houden of te maken. Het toevoegen van nieuwe hoofdfuncties op binnenterreinen is in beginsel niet wenselijk en kan hooguit toegestaan worden als dat gepaard gaat met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

4.1.2 Functionele structuur

4.1.2.1 Inleiding

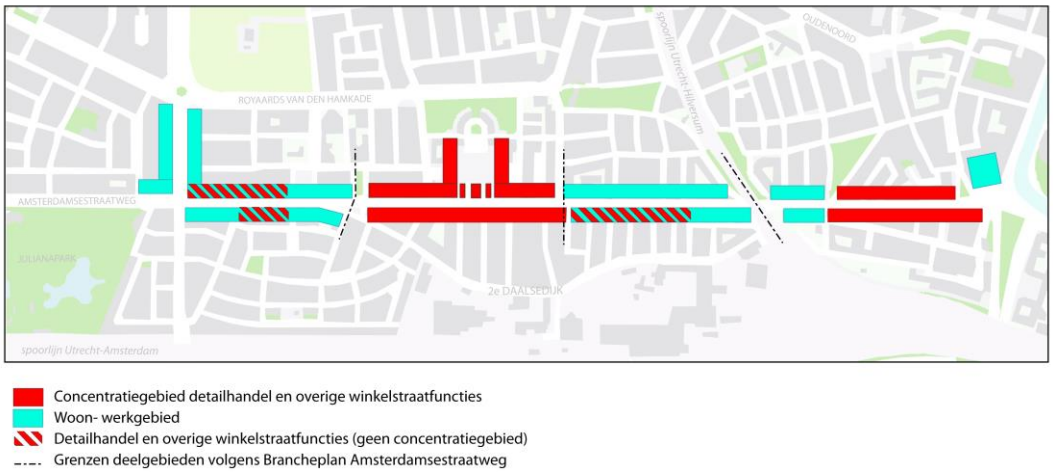
Het plangebied wordt gekenmerkt door een veelheid aan panden waar op de verdiepingen gewoond wordt en waarin alleen op de begane grond andere functies, vaak detailhandel, dienstverlening en horeca.

Voor de begane grond is met de principes van het Brancheplan onderzocht welke bestemming passend is, gelet op het doel van dit bestemmingsplan. Het Brancheplan Amsterdamsestraatweg geeft een visie op de ontwikkelingsmogelijkheden van de diverse deelgebieden en ligt, samen met de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg, ten grondslag aan het bestemmingsplan.
Aan het Brancheplan ligt het besef ten grondslag dat de Amsterdamsestraatweg te lang en te divers is om als één geheel te worden gezien. Daarom worden verschillende deelgebieden onderscheiden: Noord, Plantage, Midden en Zuid. Door allerlei ontwikkelingen in de retail in het algemeen, zoals internetwinkels, dalende bestedingen, en nieuwe winkelgebieden staat de detailhandel onder druk. De Amsterdamsestraatweg heeft daarnaast nog andere problemen. De straat is lang, waardoor het winkelgebied te weinig compact is, de beide zijden worden onderbroken door veel verkeer en er is veel concurrentie met omliggende, vernieuwde winkelgebieden in Utrecht. Het gevolg van de algemene en de specifieke problemen is dat er teveel vierkante meters detailhandel op de Amsterdamsestraatweg zijn, met leegstand of een minder wenselijke invulling van panden als gevolg.
De mogelijkheden voor de verschillende deelgebieden worden voor een deel bepaald door het perspectief voor de detailhandel. De winkelgebieden Plantage en Zuid hebben de meeste potentie. Het versterken van de winkelstructuur het logsiche uitgangspunt. De deelgebieden die een minder goed perspectief hebben als winkelgebied zouden moeten transformeren naar woon-werkgebieden waarin het wonen als belangrijkste bestemming geldt en het werken zorgt voor de levendigheid. Deze lijn is vertaald in het bestemmingsplan in de functies Gemengd – 1 en Gemengd -2.

4.1.2.2 Beschrijving van de beoogde structuur

Binnen het plangebied geldt als algemeen uitgangspunt dat alleen de begane grond van panden gebruikt mag worden voor andere functies dan wonen. Voor de begane grond is met de principes van het Brancheplan onderzocht welke bestemming passend is, gelet op het doel van dit bestemmingsplan.

Afbeelding 6: de structuur van van winkelgebieden en woon-werkgebieden



Winkelconcentratiegebieden

De winkelconcentratiegebieden, rood aangeduid op afbeelding 4, met detailhandel als kernfunctie op de begane grond krijgen de bestemming Gemengd - 1, waar als uitgangspunt geldt dat de op begane grond aanwezige functie op zijn minst geen afbreuk mag doen aan de detailhandelsstructuur. In de bestemmingsregeling staat de functie detailhandel daarom centraal en staat daarnaast 'winkelstraatfuncties' toe. Met 'winkelstraatfuncties' worden functies bedoeld die goed bij detailhandel passen: functies die zich op het publiek richten, die zich met diensten of producten richten op bezoekers .

De transformatie naar detailhandel of naar een winkelstraatfunctie wordt door de regeling gestimuleerd. Transformatie naar wonen is in beginsel niet wenselijk, omdat een woning op de begane grond de winkelstructuur doorbreekt. Maar in sommige gevallen kan omzetting van detailhandel naar wonen voor de leefbaarheid van de Amsterdamsestraatweg goed zijn. Om een afweging te kunnen maken tussen het belang van een goede detailhandelsstructuur en de leefbaarheid voorziet de bestemmingsregeling niet in de omzetting naar wonen, zodat op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een omgevingsvergunning nodig is voor een dergelijke omzetting. Bij het beoordelen van de aanvraag voor zo'n vergunning zullen de beleidsregels die in paragraaf 2.2.2 zijn genoemd betrokken worden.

In het Brancheplan worden twee winkelconcentratiegebieden aangewezen waarin de versterking van de detailhandelfunctie centraal moet staan. In dit bestemmingsplan worden als grenzen van het winkelconcentratiegebied in het deelgebied Plantage: de Korenbloemstraat en de Asterstraat aan de zuidwestkant (even nummers) en het Van Beuningenplein en de Acaciastraat aan de noordoostkant (oneven nummers). Voor het winkelconcentratie gebied in deelgebied Zuid gelden als grens: de 1e Daalsedijk en de Daalsetunnel aan de zuidwestkant (even nummers) en de Bethlehemweg en de Herenweg aan de oostkant (oneven nummers).

Winkelgebieden die niet als winkelconcentratiegebied zijn aangewezen

In het deelgebied Noord zijn ook enkele bouwblokken aanwezig waar detailhandel de belangrijkste functie is. Deze blokken liggen tussen de Anemoonstraat en de Korenbloemstaart (even nummers) en tussen de Marnixlaan en het Van Beuningenplein (oneven huisnummers). Het gebied is op afbeelding 4 rood-gestreept.
Het Brancheplan geeft aan dat voor een derde sterke winkellocatie onvoldoende economische ruimte is. De verwachting is dat op termijn de detailhandelsfunctie hier terrein gaat verliezen. In het bestemmingsplan wordt daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die het college de bevoegdheid geeft de bestemming te veranderen, als de blokken niet meer als winkelcluster functioneren.

Mede naar aanleiding van zienswijzen is onderzocht of het winkelconcentratiegebied Plantage naar het zuiden uitgebreid zou moeten worden. Indieners van zienswijzen wezen op het idee van een 'etnische specialiteitenstraat' dat zowel in het Brancheplan als in de Ontwikkelstrategie naar voren wordt gebracht. In het Brancheplan wordt het gebied tussen het spoorviaduct en de Acaciastraat-Asterstraat getypeerd als een gemengd gebied. Het gebied mist een grote trekker en ten tijde van het opstellen van het Brancheplan zijn er een aantal overlastgevoelige functies. Het Brancheplan signaleert dat dit deel van de Amsterdamsestraatweg als etnische specialiteitenstraat kan worden gekarakteriseerd (p 24), en dat "niet op voorhand een concentratiegebied voor winkels aan te geven [is]" in dit deel, maar dat hoekpanden wel winkelfuncties moeten hebben. Volgens het Brancheplan heeft het gebied wel de potentie om zich te ontwikkelen tot een winkelconcentratiegebied met een etnisch winkelaanbod, maar alleen als een grotere, liefst etnische, supermarkt zich in het gebied vestigt. Zo'n supermarkt, met een stedelijk bereik, kan het gebied de noodzakelijke impuls geven waar de andere winkels van kunnen profiteren.
Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan werd duidelijk dat de noodzakelijk geachte etnische trekker zich niet in het gebied zou vestigen vanwege fysieke en logistieke beperkingen. Bovendien lagen de marktverwachtingen op een dieptepunt. Daar kwam bij dat er aan de noordoostkant (oneven huisnummers) initiatieven kwamen om te transformeren naar wonen. Daarom heeft het gebied tussen Acaciastraat-Asterstraat en het spoorviaduct in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming Gemengd – 2 gekregen.
De bestemming Gemengd – 2 blijkt goed aan te sluiten bij de ontwikkeling van de panden aan de noordoostkant (oneven huisnummers). De etnische trekker zal hier niet komen, er zijn al wat meer woningen op de begane grond en er zijn transformatie-initiatieven voor nieuwe woningen op plekken die overlastgevoelige zijn. De bestemming Gemengd – 2 past ook goed bij het gebied tussen het spoorviaduct en de Fabriekstraat-Anjelierstraat, waar weinig kansen voor winkels zijn en transformatie naar andere functies het wenselijkst is, zeker in het licht van de doelstelling van dit bestemmingsplan.
Voor de zuidwestkant (even huisnummers) tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat ligt dit anders. Hier zijn de overlastgevoelige functies inmiddels verdwenen. Er is weinig leegstand en er is concrete belangstelling voor de leegstaande panden die er zijn. De detailhandelsstructuur wordt hier niet doorbroken door woningen op de begane grond, waarvan er slechts enkele zijn. Er zijn hier nog geen initiatieven voor transformatie naar wonen binnengekomen. Omdat de units qua omvang en huurprijs redelijk goed verhuurbaar zijn, is het is bij uitstek een gebied waar etnisch ondernemerschap zich thuis kan voelen. De in paragraaf 1.4 aangegeven ontwikkelingen leiden tot meer potentiële klanten, waardoor de marktverwachtingen positiever zijn geworden. Zo ontstaan kansen voor een positieve wending en voor het behouden of zelfs versterken van de detailhandelsstructuur. Het is in dit deel van de straat wenselijk om mogelijke dynamiek te kunnen faciliteren door detailhandel en horeca en combinaties hiervan mogelijk te maken. Aan dit deel van de Amsterdamsestraatweg wordt daarom de bestemming Gemengd – 1 gegeven. Gezien de onzekerheid of deze positieve ontwikkeling van dit deel van de straat blijvend is, wordt onder dezelfde voorwaarden als voor het winkelgebied in het noordelijke deel van het plangebied aan het college de bevoegdheid gegeven om de bestemming te wijzigen in Gemengd - 2. Ook dit deel van de Amsterdamsestraatweg is op afbeelding 4 rood-gestreept.

Woon- werkgebied
In de overige gebieden, op de afbeelding 4 lichtblauw gekleurd, geldt de functie wonen en de transformatie naar wonen of een daarbij passende werkfunctie als uitgangspunt. Woningen krijgen de bestemming Wonen en panden met een bijzondere functie op de begane grond krijgen de bestemming Gemengd -2. Deze bestemming maakt transformatie naar wonen of werkfuncties die zich verdragen met de woonfunctie mogelijk. Deze laatste functies kunnen de levendigheid van de straat bevorderen. In de bestemmingsregeling worden dergelijke functies 'functiemengingsfuncties' genoemd.

Hoekpanden hebben meestal een winkeluitstraling. Detailhandel kan daarom ook in hoekpanden die buiten de winkelconcentratiegebieden liggen worden toegestaan.

Horeca
Er zijn initiatieven voor nieuwe of bijzondere vormen van horeca. Dergelijke initiatieven worden per geval beoordeeld. Gezien de aanleiding van dit bestemmingsplan, zal de gemeente geen medewerking verlenen aan initiatieven die in strijd zijn met het horecakader en deze in beginsel voorlopig hooguit bij wijze van tijdelijk experiment toestaan. Een uitzondering daarop is de "daghoreca" (horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten die als bijlage 5 bij de regels is gevoegd). Deze vorm van horeca kan een positieve bijdrage leveren aan de beleving van de straat en kan de winkelclusters versterken.

Het horecabeleid in dit gebied is in paragraaf 2.2.5 van deze toelichting weergegeven.

Geleidelijke transformatie
Alle legaal gevestigde functies zijn op grond de bestemming toegelaten. Dat wil zeggen dat een winkel die in een gebied met de bestemming Gemengd 2 binnen die bestemming ook als winkel wordt bestemd, een kapper als kapper en een café als café.

In de lijn van bestemmingsplan Ondiep biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om functies die voor een bepaald gebied of voor een verdieping als niet-passend worden beschouwd te wijzigen als die functie niet meer aanwezig is.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer en parkeren

De Amsterdamsestraatweg heeft een smal profiel, met weinig ruimte voor de auto, het openbaar vervoer en de fiets. De voetganger heeft te maken met smalle stoepen. Dit bestemmingsplan voorziet niet in een verandering van de verkeersstromen en kan de verkeersproblemen niet oplossen.

Het smalle profiel geeft weinig mogelijkheden voor parkeren in de openbare ruimte. Voor zover dit bestemmingsplan een transformatie van functies stimuleert, moet bij die transformatie rekening met de beperkte ruimte gehouden worden. Functies die een extra beslag op de parkeercapaciteit leggen zijn daarom in beginsel niet mogelijk.

Buiten de winkelclusters is een vergroting van de capaciteit voor inpandige parkeergelegenheid voor tweewielers wenselijk. Dit bestemmingsplan maakt dat mogelijk.

4.2.2 Openbare ruimte en groen

In het kader van de ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg is de openbare ruimte geanalyseerd en zijn aanbevelingen gedaan voor verbetering. De verbeteringen betreffen, afgezien van inpandig fietsparkeren, een goede inrichting van de openbare ruimte. Dit bestemmingsplan staat die verbeteringen toe.

Terrassen bij horecagelegenheden kunnen bijdragen aan een positieve beleving van de straat. Op de toch al smalle stoepen zijn terrassen uiteraard niet mogelijk, maar op de pleintjes, zoals bij de 1e Daalsedijk, zijn terrassen wellicht inpasbaar. Dat zal per geval bezien moeten worden.

4.3 Conclusie

Het bestemmingsplan beoogt een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid van de Amsterdamsestraatweg door de winkelstructuur waar mogelijk door clustering te versterken en functies die geen positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid tegen te gaan en leegstand te weren.

Zoals in het Brancheplan is aangegeven, is het van belang om clustering van detailhandel en de daarbij passende functies, 'winkelstraatfuncties', te stimuleren. Het plangebied bevat twee sterke clusters, namelijk het zuidelijke deel en het gebied rond de Plantage. In het deel tussen het ~~Van Beuningen~~Oppenheimplein en de Marnixlaan en in het deel tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat is in de huidige situatie ook een goed functionerende detailhandelstructuur aanwezig.

Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt het idee van een etnische specialiteitenstraat als mogelijk deel van het winkelcluster, zoals beschreven in het Brancheplan en in de Ontwikkelstrategie, losgelaten. De belangrijkste reden daarvoor is dat is gebleken dat de daarvoor noodzakelijk geachte trekker in de vorm van een etnische supermarkt en niet kan komen.

In de overige delen van de Amsterdamsestraatweg kan een transformatie naar wonen en daarbij passende functies, 'functiemengingsfuncties', de detailhandelclusters versterken.

De bestemmingsregeling zal daarom uit moeten gaan van winkelstraatfuncties en detailhandel in de clustergebieden en in het gebied tussen het Van Beuningenplein en de Marnixlaan, waarbij via gebruiksregels een goede aansluiting gezocht moet worden bij de functie wonen op de verdiepingen van de panden, en van wonen en functiemengingsfuncties in de overige delen.

Ook de verbetering van de inrichting van de openbare ruimte kan een bijdrage leveren aan een beter woon- en leefklimaat, maar dat kan in het bestemmingsplan niet worden geregeld.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt weergegeven hoe het plan zich verhoudt tot de diverse sectorale kaders, voor zover relevant, zoals geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, archeologie, ecologie, en de Europese dienstenrichtlijn. De conclusie is dat de in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen haalbaar en uitvoerbaar zijn. Geconstateerd kan voorts worden dat niet is gebleken van feiten en omstandigheden (waarbij onder meer rekening is gehouden met de criteria in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (richtlijn 2011/92/EU) die maken dat de uitvoering van dit plan kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen die het verrichten van vervolgmilieuonderzoek (eventueel in de vorm van een milieueffectrapportage) noodzakelijk maken. Zo heeft het bestemmingsplan betrekking op bestaand stedelijk gebied en liggen er geen kwetsbare gebieden in of in de nabijheid van het plangebied.

5.2 Gezondheid

Dit bestemmingsplan maakt geen concrete, nieuwe ontwikkelingen mogelijk en heeft daarom in beginsel geen effect op de gezondheid. De verbetering van het woon- en leefklimaat die met de regels beoogd wordt, heeft uiteraard een positief effect.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 Weg- en railverkeerslawaai

Het plangebied ligt binnen de vanuit de Wet geluidhinder relevante geluidszones van de Amsterdamsestraatweg, Weerdsingel WZ, Daalsetunnel, Acaciastraat, Ondiep, Marnixlaan, St. Josephlaan, Van Egmondkade, Royaards van den Hamkade en het spoor Utrecht-Overvecht.

Uit het geluidsonderzoek (zie bijlage 6: Akoestisch onderzoek (november 2016)) volgt dat de geluidsbelasting op potentieel te transformeren panden vanwege de wegen maximaal 63 dB bedraagt en daarmee voldoet aan de maximale ontheffingswaarde. Het geluid vanwege het spoor bedraagt maximaal 58 dB.

Langs de St. Josephlaan en Marnixlaan wordt de maximale ontheffingswaarde wel overschreden. Omzetting van winkel naar woning is hier niet mogelijk. De voorkeurswaarden vanuit de Wet geluidhinder worden overschreden. Daar waar de geluidsbelasting binnen de maximale ontheffingswaarde blijft, moet een ontheffingsprocedure worden doorlopen (hogere waarde).

De gecumuleerde geluidsbelasting van weg- en railverkeer bedraagt 68 dB en kan als acceptabel worden beschouwd.

De nieuw te realiseren woningen moeten voldoen aan de eis van een geluidsluwe gevel en aanvullende voorwaarden aan de woningindeling en de buitenruimte.

Vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening is eveneens rekening gehouden met 30 km/u wegen in de nabije omgeving. Deze geluidsbronnen vormen geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.3.2 Industrielawaai

Een klein deel van het plangebied is gelegen binnen een zone industrielawaai. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden.

5.3.3 Cumulatie van lawaai

De gecumuleerde geluidsbelasting van weg- en railverkeer bedraagt 68 dB en kan gezien de ligging van het plangebied als acceptabel worden beschouwd.

5.4 Geur, externe veiligheid, bodemkwaliteit, flora en fauna

Voor deze aspecten is het uitvoeren van nader onderzoek niet aan de orde. Het bestemmingsplan bevordert gewenste functies en weert ongewenste functies. Er worden geen gevoelige bestemmingen toegevoegd en er is geen sprake van nieuwe bebouwing.

5.5 Luchtkwaliteit

Er is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit in het plangebied. daaruit blijkt dat realisatie van het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden.

Er zijn dus geen belemmeringen vanuit de Wet milieubeheer om het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg vast te stellen.

Het onderzoek is bijgevoegd als Bijlage 5 bij deze toelichting.

5.6 Water

Het bestemmingsplan reguleert uitsluitend functies en functieveranderingen. Er wordt geen nieuwe bebouwing of verharding toegevoegd. In die gevallen is geen waterparagraaf nodig. Met de waterbeheerder wordt het overleg op grond van artikel 3.1.1 ven het Besluit ruimtelijke ordening gevoerd.

5.7 Archeologie

Wettelijk kader

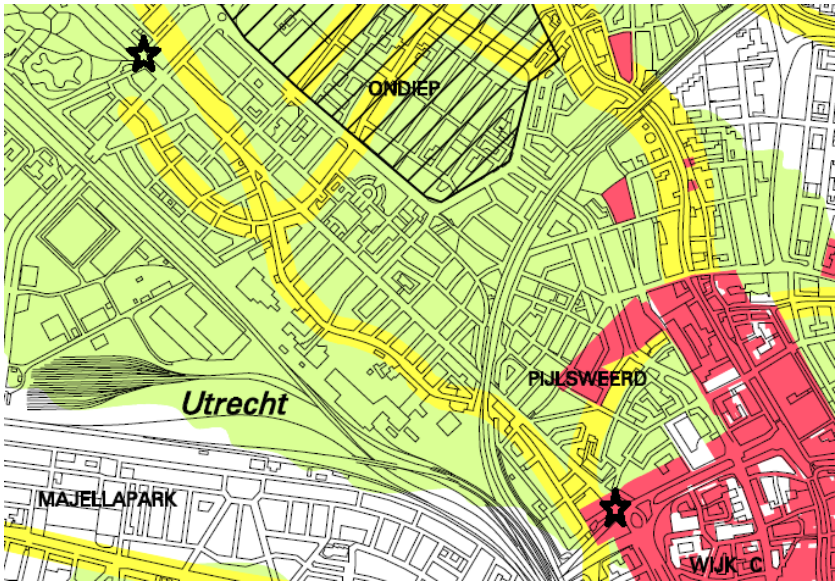
In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Het Verdrag van Malta heeft in Nederland geresulteerd in een ingrijpende herziening van de Monumentenwet uit 1988, die op 1 september 2007 met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht is geworden.

Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In het bestemmingsplan is een dubbelbestemming opgenomen die regelt dat de voor Waarde-archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met een specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Afbeelding 6: archeologie in het plangebied
De twee zwarte sterren geven de twee begrenzingen van het plangebied aan



Beschermd archeologisch Rijksmonument

Gebied van hoge archeologische waarde

Gebied van hoge archeologische verwachting

Gebied van archeologische verwachting

Vergunning vanaf 30 cm diepte ten opzichte van maaiveld

Oppervlakte te verstoren	Hoge archeo-logische waarde	Hoge archeo-logische verwachting	Archeo-logische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m2	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Tussen de Egelantierstraat-Ondiep Zuidzijde en de Sint Josephlaan-Marnixlaan liggen gronden met een hoge archeologisch verwachting. Bij verstoringen van de bodem met een oppervlakte van meer dan 110 m2, moet een vergunning worden aangevraagd op grond van de Verordening op de archeologische monumentenzorg.

In de rest van het plangebied geldt een kleinere archeologische verwachting, waar een vergunning nodig is bij verstoringen met een oppervlakte van meer dan 1000m2.

Als bij uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische zaken worden aangetroffen, moet conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) melding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de afdeling Stedenbouw en Monumenten, Team Cultuurhistorie, 030-2863990 gedaan worden.

Conclusie

In het noordelijke deel van het plangebied is een grote kans op archeologische resten in de bodem. Met een vergunningstelsel op grond van de Verordening op de archeologische monumentenzorg worden deze resten beschermd.

5.8 Kabels en leidingen

Binnen het projectgebied liggen in de St. Jozeflaan – Marnixlaan stadsverwarmingsleidingen.
In deze straten ligt ook een transportleiding van Vitens en een hoogspanningstracé. Er loopt een straalpad over het plangebied. Deze straalverbinding ondervindt pas hinder bij bebouwing van 59 meter hoogte en meer. Deze hoogten zijn niet toegestaan in het bestemmingsplan. Een beschermende bepaling is dan ook niet nodig.

5.9 Dienstenrichtlijn

Regels die vestiging van dienstverleners weren vallen onder de reikwijdte van de Dienstenrichtlijn. Ook voorschriften over de maximale oppervlakte van bepaalde winkelbedrijven moeten voldoen aan de verplichtingen van het vestigingshoofdstuk van de Europese richtlijn. Economische overwegingen mogen geen rol spelen. Er mag in een ruimtelijk besluit geen onderscheid gemaakt worden tussen diensten en andere functies.

Wanneer de bestemmingsplanregels voor een ieder gelden is dit anders. Het gaat erom dat de regels niet discriminatoir zijn. Er kunnen immers dwingende redenen van algemeen belang zijn om in een bestemmingsplan regels over branches op te nemen, bijvoorbeeld om de consument of het stedelijk milieu te beschermen. Wanneer deze regels zijn opgenomen ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening en de ruimtelijke kwaliteit op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan worden gemotiveerd is de Dienstenrichtlijn niet toepassing.

Dit bestemmingsplan bevat regels die het woon- en leefklimaat aan de Amsterdamsestraatweg voor verdere achteruitgang behoedt en zien toe op de ruimtelijke uitstraling van de Amsterdamsestraatweg. De Dienstenrichtlijn is daarom op dit plan niet van toepassing.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Dit bestemmingsplan is op beheer gericht en bevat geen ontwikkelingen die kosten met zich meebrengen. Er is weliswaar een zekere beperking van functiewijzigingen, maar die heeft ook een positief effect op de waarde van het onroerende goed. De meeste functiewijzigingen kunnen op grond van het bestemmingsplan vergund kunnen worden. Daarom is de kans op planschade klein en als er al planschade is, zal het om zeer kleine bedragen gaan die al gauw binnen het normaal maatschappelijke risico vallen.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierop hebben kunnen reageren.

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is op 17 februari 2016 aan een aantal instanties toegezonden in het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De provincie heeft laten weten geen opmerkingen te hebben bij het plan. Er zijn geen provinciale belangen mee gemoeid. De waterbeheerder is akkoord met de waterparagraaf. Van de gemeente Maarssen is geen reactie ontvangen. De Kamer van Koophandel is geen vooroverlegpartner meer en heeft verwezen naar de branche organisaties. Bij dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met de ondernemers in het plangebied. Zie hieronder.

6.2.2 Adviezen wijkraad, bewoners, ondernemers, adviesgroep

De gemeente heeft overleg gevoerd met onder andere de ondernemers, eigenaren en bewoners van de Amsterdamsestraatweg tijdens de voorbereiding van dit plan. Uit de overleggen blijkt dat het doel van het bestemmingsplan ondersteund wordt.

Op aanraden van de adviesgroep is de Plantage in het plangebied opgenomen. De regeling voor ondersteunende horeca is mede op basis van suggesties uit de adviesgroep tot stand gekomen.

Bewoners van het middengedeelte van het plangebied adviseren om uitbreiding van horeca of ondersteunende horeca alleen onder strikte voorwaarden toe te staan, met name in het gedeelte tussen viaduct en Acaciastraat. Zij vrezen overlast van bezoekers. Deze opmerkingen hebben geleid tot een aanscherping van de voorwaarden waaronder ondersteunende horeca voor een vergunning op grond van de regels van het bestemmingsplan in aanmerking komt, waaronder de eis dat de winkel die ondersteunende horeca wil buiten het gebied tussen het viaduct en de Acaciastraat ligt.

Ondernemers pleiten ervoor om bedrijfsconcepten die het aanzien van de Amsterdamsestraatweg verbeteren zonder vergunningprocedure toe te staan. Daarbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan lichte vormen van daghoreca (categorie D2) of aan winkels met ondersteunende horeca. Suggesties, zoals het toestaan van terrassen, waar de ruimte dat toelaat, zoals op de hoek van de 1e Daalsedijk en de Boorstraat (bij Watertoren), of het formuleren van criteria om vast te stellen wanneer massage 'medisch' is, zijn betrokken bij het opstellen van het bestemmingsplan.

6.2.3 Advies wijkraad

De wijkraad heeft advies over het ontwerpbestemmingsplan uitgebracht. Het advies is als bijlage 8 bij de toelichting gevoegd.

De wijkraad adviseert onder meer om de openbare ruimte rond de watertoren en bij pleintjes bij de Herenweg en de Boorstraat, met een uitloop in de Boorstraat, aan het plangebied toe te voegen en aan de panden die aan de pleintjes liggen ook de bestemming Gemengd - 1 toe te kennen, om transformatie van hoekpanden met de bestemming Gemengd - 2 naar wonen mogelijk te maken en om een creatieve combinatie van ondersteunende horeca en winkelstraatfuncties in panden met de bestemming Gemengd - 1 toe te staan.

Mede op basis van dit advies is het pleintje bij de Herenweg aan het plangebied toegevoegd. In het vaststellingrapport wordt deze wijziging in de beantwoording van de zienswijze van indiener 2 toegelicht. Omdat dit plan zich alleen richt op de leefbaarheid en de detailhandelsstructuur van de Amsterdamsestraatweg, zijn gebieden die daar geen of weinig invloed op hebben buiten het plangebied gelaten. Aan de achterzijde van de watertoren worden woningen gebouwd. Deze ontwikkeling staat los van Amsterdamsestraatweg. Het pleintje bij de Boorstraat (aansluiting 1e Daalsedijk op de Amsterdamsestraatweg) is al opgenomen in het plangebied. De Boorstraat zelf bevat geen functies die voor dit bestemmingsplan van belang zijn. De overzijde, de hoek van de Bethlehemweg, leent zich wel voor een terras. Daarom is het plangebied uitgebreid met een deel van de openbare ruimte van de Bethlehemweg-Tiendweg.

Voor transformatie naar wonen kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Die kan verleend worden voor alle panden met de bestemming Gemengd - 2, als aan de voorwaarden wordt voldaan van lid 4.4.2 van de regels. Het creatief combineren van horeca en winkelstraatfuncties is op grond van het bestemmingsplan toegestaan. Dit wordt toegelicht in het vaststellingsrapport in het antwoord op de zienswijze van indiener 5, onderdeel 4.

6.3 Handhaving

6.3.1 Gemeente en andere overheidsdiensten treden op tegen aantasting van de leefbaarheid

Om de aantasting van de leefbaarheid in de Amsterdamsestraatweg tegen te gaan wordt al langere tijd extra capaciteit aan medewerkers van de gemeente en de politie ingezet voor toezicht en handhaving van de openbare orde, naleving van diverse verordeningen en bestrijding van illegale activiteiten.

De gemeente, UWV en belastingdienst hebben meerdere controleacties uitgevoerd op de Amsterdamsestraatweg om belasting-, premie- en uitkeringsfraude, illegale tewerkstelling en de daarmee samenhangende misstanden en overlast te voorkomen en terug te dringen. De veiligheid en leefbaarheid op de Amsterdamsestraatweg is gebaat bij een voortzetting van deze controles. Handhaving vindt plaats door de betrokken gemeentelijke organisatieonderdelen VTH en Werk en Inkomen. Dit gebeurt waar nodig met ondersteuning door de politie (de 'sterke arm'). Er zijn in de afgelopen jaren diverse panden gesloten vanwege criminele activiteiten, activiteiten die hun weerslag hadden op het openbare leven.

Om de negatieve ontwikkeling te stoppen is besef gegroeid dat een structurele aanpak van de Amsterdamsestraatweg noodzakelijk is met een scala van maatregelen en projectinitiatieven. Alleen maar blijven handhaven en controleren lijkt onvoldoende te werken. Daarom worden onorthodoxe maatregelen niet geschuwd. De vestiging van coffeeshops wordt bijvoorbeeld, in afwijking van het algemene coffeeshopbeleid, in een deel van de Amsterdamsestraatweg niet meer gedoogd. De toeloop en gevaarzetting die dergelijke shops met zich meebrengen verdraagt zich niet met de problematiek van deze straat. Dit bestemmingsplan maakt deel uit van de structurele aanpak.

6.3.2 Relatie tussen openingstijden en klachten

De aantasting van de leefbaarheid van de Amsterdamsestraatweg komt ook voort uit de diversiteit aan panden met verschillende bedrijfsbestemmingen en openingstijden. Sommigen bestemmingen kennen in het geheel geen sluitingstijden omdat de bestemming geen winkel is in de zin van de Winkeltijdenwet. Ook zijn er regelmatig activiteiten in bedrijfspanden die zich qua veiligheid noch bestemming voor lenen. Horecagelegenheden mogen in Utrecht in beginsel 24 uur per dag open zijn.

Mede hierdoor is sprake van druk en overlast die het woon- en slaapgenot hindert. Dit uit zich onder meer door bezoekers die op de meest uiteenlopende tijden een pand bezoeken of verlaten of bij het verlaten op straat blijven napraten, al dan niet met draaiende motoren, en die parkeeroverlast en vervuiling veroorzaken.

De ruime openingsmogelijkheden leveren veel klachten op van omwonenden. Omdat de regelgeving de ruimte biedt om in ruime mate een bedrijfspand open te hebben, kan de gemeente niet altijd optreden. Hoewel enige overlast inherent is aan horeca is er door cumulatie naar algemene maatstaven teveel overlast en hinder.

De ruime openingstijden hebben ook hun weerslag op de toezichts- en handhavingsinspanningen van de gemeente. In wezen is dag en nacht inzet nodig, zeker waar het gaat om gevoelige bestemmingen, zoals de horeca, cafés, afhaalzaken. Maar dit geldt ook voor bedrijfspanden met een bestemming dienstverlening die zonder duidelijke reden of met vage activiteiten dag en nacht geopend zijn. Bewoners in de straat voelen zich hierdoor onveilig, ook al wordt er soms zelden publiek waargenomen in dergelijke panden.

Met name het gedeelte van de Amsterdamsestraatweg dat tussen het spoor en de Aciaciastraat-Concordiastraat ligt kent, vooral 's nachts, een verhoogde overlast van horeca en dienstverlenende bedrijven. Daarom heeft dit deelgebied extra aandacht met alert, gecoördineerd toezicht en handhaving van sluitingstijden, aard van de activiteiten, vergunningen en ongeoorloofde gedragingen.

6.3.3 Intensieve, integrale aanpak heeft effect, maar vraagt veel capaciteit

Uit recent onderzoek blijkt dat de overlast min of meer aanvaardbaar is gebleven dankzij hoge inzet van toezicht, handhaving en schoonmaak door gemeente en politie. Bij afname van de inzet van de verschillende vormen van toezicht en handhaving bestaat een gerede kans dat de overlast weer toeneemt. Er lijkt hier sprake te zijn van communicerende vaten: hoge inzet van Toezicht en Handhaving vermindert de overlast. Dit betekent dat deze inzet van Toezicht en Handhaving voortdurend aanwezig zou moet zijn op de Amsterdamsestraatweg om de overlast op een min of meer aanvaardbaar niveau te houden. De capaciteit die daarvoor nodig is kan niet worden ingezet bij andere aandachtsgebieden in de stad. Dit is op de langere termijn niet houdbaar.

6.3.4 Handhaving van de bestemmingsregeling

In dit bestemmingsplan worden functies die een negatieve weerslag hebben op het woon- en leefklimaat beperkt, worden concreter benoemd welke bestemmingen wel of niet geoorloofd zijn en worden de openingstijden vergaand geüniformeerd. Dat heeft een positief gevolg op het woon- en slaapklimaat, maar ook op de personele inzet van toezicht en handhaving. De noodzaak van extra en 24-uurs inzet zal daardoor aanmerkelijk minder worden. Ook kunnen panden die nu een ruime gebruiksfunctie hebben, gemakkelijker worden gecontroleerd op de naleving van de nieuwe, op een goed woonklimaat gerichte regels.

Als dit bestemmingsplan zijn positieve uitwerking heeft, kunnen toezicht en handhaving op termijn naar een normale inzet worden teruggebracht.

In de beginperiode van het nieuwe bestemmingsplan zal nog extra inzet van toezicht en handhaving nodig zijn, omdat bijvoorbeeld niet iedereen zich direct zal houden aan de nieuwe regels.

Hoofdstuk 7 Bestemmingsregeling

7.1 Inleiding

7.1.1 Opzet van dit hoofdstuk

In deze paragraaf wordt kort uitgelegd wat een bestemmingsplan is, hoe de regels worden opgesteld en hoe van die regels kan worden afgeweken. In paragraaf 7.2 wordt de bestemmingsmethodiek besproken, omdat in dit plan een bijzondere wijze van bestemmen is toegepast. De artikelsgewijze toelichting op de bestemmingsregels in paragraaf 7.3 moet in samenhang met paragraaf 7.2 gelezen worden.

7.1.2 Opzet en werking bestemmingsplan

Een bestemmingsplan bestaat uit regels, de verbeelding en een toelichting. De regels en de verbeelding vormen samen de juridische regeling over "het gebruik van de grond en van de zich daar bevindende bouwwerken" (artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening). In andere woorden: het bestemmingsplan regelt waarvoor een perceel grond en eventuele gebouwen daarop mogen worden gebruikt. Als je er mag bouwen, kan het bestemmingsplan regelen hoe hoog of hoe groot een gebouw mag zijn.
De verbeelding laat de begrenzing van het bestemmingsplan zien met daarbinnen de verschillende bestemmingen met aanduidingen, die in de bijbehorende legenda worden verklaard.

In de toelichting is in de vorige hoofdstukken een beleidsmatige onderbouwing gegeven van de regeling. In deze paragraaf wordt de juridische werking van de regeling nader toegelicht.

De digitale versie van het bestemmingsplan is, juridisch gezien, leidend. Bij de opzet van de verbeelding is de digitale versie daarom het uitgangspunt. Als het bestemmingsplan digitaal geraadpleegd wordt en een plek geselecteerd wordt, wordt in het beeldscherm automatisch getoond welke regels op die plek van toepassing zijn. Een geprinte versie kan voor interpretatieproblemen zorgen, omdat de grenzen van bestemmingen en andere vlakken over elkaar kunnen vallen, bijvoorbeeld de bestemmingsgrens, de grens van een bouwvlak, de plangrens en de grens van een bepaalde zone, zoals een beschermd stadsgezicht. Die grenzen zijn dan niet meer afzonderlijk zichtbaar. Bij het digitaal raadplegen van de verbeelding is dat geen probleem, omdat de regels die gelden op een punt dat binnen de grenzen van het plan valt automatisch getoond worden.
Naast regels die op een bepaalde plek gelden, staan in hoofdstuk 1 en 3 van het bestemmingsplan regels die voor het hele plangebied gelden, zoals begripsomschrijvingen, wijze van meten en algemene regels om van de regels van hoofdstuk 2 af te wijken. Deze algemene regels worden niet automatisch getoond, als een plek op de digitale verbeelding wordt aangeklikt.

7.1.3 Utrechtse en wettelijke standaard

Waar mogelijk, zoals bij de bestemmingen Verkeer, Verkeer en verblijf en Wonen, worden de Utrechtse standaardregelingen gebruikt, die als basis dienen voor de meeste bestemmingsplannen, maar om te voldoen aan de doelstelling van dit bestemmingsplan is er maatwerk nodig.

De wettelijk verplichte standaard wordt uiteraard gevolgd. Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op een vergelijkbare wijze zijn opgebouwd (zie paragraaf 7.1.4) en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker.

7.1.4 Standaardopbouw van de regels

De opzet van een artikel met regels bij een bepaalde bestemming, de artikelen in hoofdstuk 2 van de regels, is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte functies);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel;
- afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- eventueel een aanlegvergunningstelsel, bijvoorbeeld ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- in een aantal gevallen een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

7.1.5 Afwijken van het bestemmingsplan

Sinds 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van die wet kan met een omgevingsvergunning afgeweken worden van de regels van het bestemmingsplan. De Wabo geeft in artikel 2.12 drie afwijkingsmethodes voor het verlenen van de vergunning:

1. de reguliere procedure voor het afwijken op grond van regels die in het bestemmingsplan zelf staan;
2. de reguliere procedure voor het afwijken voor een activiteit die valt onder het lijstje van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht;
3. de uniforme, openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht als het bovenstaande niet van toepassing is en er wordt een ruimtelijke onderbouwing gemaakt.

In dit bestemmingsplan wordt de flexibiliteit en de grip op functieveranderingen veelal met hulp van de eerste methode geregeld. Het bestemmingsplan geeft dan eerst een regel waarin iets niet mag, bijvoorbeeld: 'horeca is niet toegestaan', en vervolgens een regels waarin de voorwaarden staan om van die regel af te wijken. Een voorbeeld daarvan is: "burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regel 'horeca is niet toegestaan' een omgevingsvergunning verlenen voor een restaurant, onder voorwaarde dat...'. Als het bestemmingsplan zo'n mogelijkheid niet regelt, kan met methode 2 van het bestemmingsplan worden afgeweken, als de activiteit op het lijst staat en het gemeentelijke beleid de toepassing van deze methode toestaat. Het kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente vergroting van het aantal restaurants wil stimuleren. In paragraaf 7.2 worden voorbeelden van beide methoden besproken.

7.2 Methode van bestemmen

7.2.1 Toelichting op werking van regels voor de belangrijkste bestemmingen

7.2.1.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan beoogt de basis te bieden voor het aanpakken van de in hoofdstuk 3 geconstateerde problemen op de Amsterdamsestraatweg. Die problemen hangen deels samen met een gebruik van panden dat geen bijdrage levert aan de leefbaarheid van de Amsterdamsestraatweg, zoals sommige vormen van dienstverlening, bijvoorbeeld massagesalons waar seksuele handelingen worden verricht. Daarnaast speelt ook hier de landelijke problematiek rond de krimp in de detailhandel, met leegstand als gevolg. Daarom richten de regels zich op het versterken van de detailhandelstructuur op plekken die daartoe zijn aangewezen (zie hoofdstuk 4), op het omzetten van detailhandel, bijvoorbeeld naar wonen, buiten die plekken, en waar nodig, op een zorgvuldige belangenafweging bij het wijzigen van het gebruik van het pand.

Artikel 3.1.2, derde lid, van het Besluit ruimtelijke ordening geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om in het bestemmingsplan regels 'ter wering van dreigende en tot stuiting van reeds ingetreden achteruitgang van de woon- of werkomstandigheden' te stellen. Dit bestemmingsplan maakt daarvan gebruik door een vergunningensysteem in te voeren voor functieveranderingen binnen de bestemming en door eisen te stellen die de kwaliteit van het woon- en leefklimaat kunnen verbeteren.

De drie belangrijkste bestemmingen zijn Gemengd - 1, Gemengd - 2 en Wonen.

7.2.1.2 De bestemming Gemengd - 1

De bestemming Gemengd - 1 geldt in het zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg en rond de Plantage, delen waar het versterken van detailhandel voorop staat, en ook in de bouwblokken tussen de Marnixlaan en het Oppenheimplein, waar de detailhandelsstructuur op dit moment vrij sterk is, en de hoekpanden van de St. Josephstraat en de Marnixlaan waar detailhandel passend is en omzetting naar wonen niet voor de hand ligt. De begane grond van panden met deze bestemming is bestemd voor detailhandel en voor functies die daarbij passen, in de regels 'winkelstraatfuncties' genoemd.

Winkelstraatfuncties zijn functies die normaal zijn in winkelstraten en winkelcentra.

Detailhandel is overal toegestaan. Een functie die binnen de definitie van winkelstraatfunctie past is alleen toegestaan als de functie is genoemd in Lijst bijzondere functies Gemengd - 1, bijlage 1 bij de regels. In die lijst staan winkelstraatfuncties die op alle adressen met de bestemming Gemengd - 1 zijn toegestaan en winkelstraatfuncties die alleen op het in die bijlage genoemde adres zijn toegestaan.

De functie op de begane grond mag veranderd worden in een andere functie, als de nieuwe functie detailhandel is of een winkelstraatfunctie die volgens de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 op alle adressen of op het adres van dat pand is toegestaan. Voor andere functieveranderingen is een omgevingsvergunning nodig om een functie te mogen wijzigen. Die nieuwe functie moet passen bij de winkelstructuur en mag geen negatief effect hebben op de woon- en leefkwaliteit. Met het vergunningstelsel kunnen ongewenste functieveranderingen tegengehouden worden.

In de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 zijn ook functies opgenomen die geen winkelstraatfunctie zijn, maar die legaal in een pand zijn gevestigd. Die functies mogen blijven. Voor deze niet-winkelstraatfuncties is een zogenoemde 'uitsterfconstructie' opgenomen. Als een pand een jaar leeg staat of als het gebruik is gewijzigd, kunnen burgemeester en wethouders de niet-winkelstraatfunctie van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 schrappen op grond van artikel 3 lid 3.5. De niet-winkelstraatfunctie is dan niet meer toegestaan. Op grond van hetzelfde artikel kunnen ook adressen aan de lijst toegevoegd worden, te weten de adressen die een omgevingsvergunning voor een winkelstraatfunctie hebben gekregen op grond van artikel 3 lid 3.4 (methode 1 van paragraaf 7.1.5) of die vergund zijn met artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (methode 2 van paragraaf 7.1.5).

Illegale functies zijn uiteraard niet op de lijst opgenomen en vallen ook niet onder het overgangsrecht.

In de bestemming is ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee het college de bestemming Gemengd - 1 naar Gemengd - 2 kan omzetten in het geval van achteruitgang en leegstand in het gebied dat buiten de winkelclusters valt, namelijk de bouwblokken tussen het Oppenheimplein en de Marnixlaan.

7.2.1.3 De bestemming Gemengd - 2

De bestemming Gemengd - 2 geldt voor alle panden die buiten de gebieden met de bestemming Gemengd - 1 staan en die geen woning zijn. De bestemming werkt hetzelfde als Gemengd - 1, maar in deze bestemming zijn op de begane alleen de bij het wonen passende functies toegestaan, in de regels 'functiemengingsfuncties' genoemd. De Lijst bijzondere functies Gemengd - 2 die bij de regels is opgenomen in bijlage 2 bevat dan ook een opsomming van functiemengingsfuncties die op alle adressen met de bestemming Gemengd - 2 op de begane grond zijn toegestaan, een lijst functiemengingsfuncties die alleen op een aangewezen adres zijn toegestaan en een lijst met overige, legaal aanwezige, functies, die op een aangewezen adres zijn toegestaan.

In hoekpanden is ook de functie detailhandel toegestaan, omdat een winkel goed past bij de locatie en de uitstraling van die panden.

De systematiek voor het veranderen van functies in panden met de bestemming Gemengd - 2 is gelijk aan die met de bestemming Gemengd - 1.

7.2.1.4 Functies die in Gemengd - 1 en Gemengd - 2 passen

Functies die publiek aantrekken, maar op zich weinig verband houden met winkelend publiek, passen in de winkelstructuur, maar kunnen ook als 'functiemeningsfunctie' worden gekwalificeerd. Medische en paramedische functies zijn hiervan een voorbeeld. Iemand gaat niet naar de dokter, omdat zij of hij toevallig net boodschappen doet, maar het omgekeerde kan wel: iemand doet na het bezoek aan de dokter even een boodschap of gaat even koffiedrinken.

Er zijn ook dienstverlenende functies die zich zowel in winkelgebieden vestigen als daarbuiten. Dat zijn bijvoorbeeld bedrijven die zich richten op lichaamsverzorging, zoals een pedicure of een schoonheidssalon, of die administratieve diensten leveren, zoals een makelaar.

Als een functie past in beide bestemmingen, is de functie zowel op de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 als op de Lijst bijzondere functies Gemengd - 2 geplaatst.

7.2.1.5 Transformatie naar wonen

In de bestemming Gemengd - 2 zal de gemeente graag mee willen werken aan een functieverandering naar wonen. Bij een dergelijke verandering wordt in lijn met de raadsmotie 2015 M190 waar dat kan de leefbaarheidstoets van het woningsplitsingsbeleid betrokken. De algemene leefbaarheidstoets acht het college hier niet nodig, omdat de transformatie van panden met de bestemming Gemengd – 2 gezien wordt als een verbetering van de leefbaarheid van de straat en van de economische structuur van de straat. De leefbaarheid van de te vormen woning baart wel enige zorg, omdat de druk op de woningmarkt zo groot is, dat de kans reëel is dat gebruikers met woonruimten genoegen nemen die kwalitatief onder de maat zijn, bijvoorbeeld te kleine woningen zonder goede, normale daglichttoetreding of buitenruimte. Zo is het denkbaar dat voor een transformatie achtererfbebouwing gesloopt moet worden.
Als de vereiste minimale omvang van een woning op grond van het woningsplitsingsbeleid verhindert dat de begane grondverdieping wordt getransformeerd naar één woning, kan van het woningsplitsingsbeleid worden afgeweken. Bij de vergunningverlening zal beoordeeld worden in hoeverre onverkorte toepassing van het woningsplitsingsbeleid en de fysieke leefbaarheidstoets redelijkerwijs gevraagd kan worden.

Nieuwe woningen moeten ook voldoen aan de veiligheidseisen.

In het ontwerpbestemmingsplan is in deze paragraaf uitgelegd dat er nieuw geluidsonderzoek nodig was. Dat onderzoek is gedaan (november 2016; zie: bijlage 6). Uit dat onderzoek blijkt dat transformatie naar wonen overal mogelijk is, met uitzondering van transformaties aan de Sint Josephlaan en de Marnixlaan. Omdat de geluidsbelasting van gevels aan de Amsterdamsestraatweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, hebben burgemeester en wethouders hogere waarden vastgesteld. Aan die hogere waarden zijn voorwaarden verbonden die betrokken worden bij de vergunningverlening.

Om een minimumkwaliteit te garanderen en te verzekeren dat geluidhinder op een aanvaardbare manier is opgelost, is voor transformatie een omgevingsvergunning nodig. Die vergunning wordt verleend als aan de kwaliteitsvoorwaarden die in de regels zijn opgenomen wordt voldaan en als voldaan wordt aan de geluidseisen.

7.2.1.6 De bestemming Wonen

De bestemming Wonen is buiten de gebieden met de bestemming Gemengd - 1 toegekend aan alle panden waar wonen de enige functie is. Het veranderen van de woonbestemming in een andere bestemming staat het bestemmingsplan niet toe. Alleen als een dergelijke gebruiksverandering een verbetering voor de woon- en leefkwaliteit tot gevolg heeft, bijvoorbeeld door het voorkomen van langdurige leegstand, is het denkbaar dat burgemeester en wethouders bereid zijn met toepassing van de bijlage II van het Besluit omgevingsrecht een omgevingsvergunning te verlenen voor zo'n verandering (zie ook: paragraaf 7.1.5).

7.2.1.7 Horeca in het plangebied

In het gebied met de bestemming Gemengd - 1 is een horecavestiging bestemd als een winkelstraatfunctie die alleen op het adres van die vestiging is toegestaan. In de bestemming Gemengd - 2 is horeca bestemd als functiemengingsfunctie die alleen op een het adres van die vestiging is toegestaan.
Omdat de zogenaamde 'daghoreca' (categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten, bijlage 5 bij de regels) een positieve bijdrage kan leveren aan de winkelstructuur, aan de leefbaarheid en aan een positieve beleving van de Amsterdamsestraatweg, biedt dit bestemmingsplan de mogelijkheid om deze vorm van horeca in de bestemming Gemengd - 1 met een omgevingsvergunning, toe te staan (methode 1 van paragraaf 7.1.5). Deze regeling wijkt af van het horecabeleid en is bij wijze van proef in de regels opgenomen. Het college zal bij de toepassing van de regeling nauwlettend in de gaten houden of nieuwe vestigingen de beoogde positieve bijdrage leveren. Als door het grotere aantal horecavestigingen de detailhandelsstructuur wordt aangetast, worden er geen omgevingsvergunningen meer verleend.
Horecavestigingen van een zwaardere categorie dan D2 worden alleen toegestaan, als de nieuwe vestiging past in het gemeentelijke horecabeleid en als de woon- en leefkwaliteit niet onevenredig wordt aangetast. Op basis van een omgevingsvergunningaanvraag kunnen burgemeester en wethouders in zo'n geval met toepassing van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (methode 2 van paragraaf 7.1.5) een omgevingsvergunning, al dan niet tijdelijk, verlenen.

Een andere proef is dat dit bestemmingsplan ook winkelondersteunende horeca met een omgevingsvergunning kan toestaan in dezelfde gebieden als waar daghoreca vergund kan worden (zie hierboven). In de artikelsgewijze toelichting wordt dit nader toegelicht.
In gebieden waarin het bestemmingsplan geen mogelijkheid biedt om ondersteunende horeca toe te staan kunnen burgemeester en wethouders met toepassing van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (methode 2 van paragraaf 7.1.5) besluiten een omgevingsvergunning te verlenen voor ondersteunende horeca. Daarbij zal het college het horecabeleid toepassen en ook beoordelen of een dergelijke vergunning past binnen de doelstelling van dit bestemmingsplan. In het deel tussen het spoorviaduct en de Acaciastraat-Concordiastraat gelden strengere regels, zie paragraaf 7.2.4.3. De regels maken ook verhuizing van de horecavestiging naar een ander adres binnen het plangebied mogelijk. Het college kan dan, als de verhuizing gunstig is voor de Amsterdamsestraatweg, de lijsten bij de bestemmingen Gemengd - 1 en Gemengd - 2 wijzigen.

7.2.1.8 Prostitutie

In het plangebied van dit bestemmingsplan is één seksinrichting gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel en het beleid om prostitutie zoveel mogelijk te concentreren op één plek, zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling 'aan-huis-verbonden bedrijf'. Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op nieuwe vestigingen van seksinrichtingen binnen dit plangebied. De betreffende vestiging staat in het winkelcluster een krijgt de bestemming Gemengd - 1. Prostititutie is geen winkelstraatfunctie en daarom wordt deze functie als zodanig in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1, opgenomen.

7.2.1.9 Ruimte voor innovatie

Er zijn ondernemers die nieuwe concepten of combinaties van functies bedenken die niet onder te brengen zijn onder de begrippen detailhandel, dienstverlening of horeca, maar die op zich best passen in een winkelstraat of in een woon-werkgebied. Het bestemmingsplan biedt daarom de mogelijkheid om met een omgevingsvergunning een innovatief bedrijf te vestigen in de bestemmingen Gemengd - 1 en Gemengd - 2. Bij de vergunningverlening staat uiteraard voorop dat de functie valt onder de begripsomschrijving van winkelstraatfunctie respectievelijk van functiemeningsfunctie en een positieve bijdrage levert aan de leefkwaliteit van de Amsterdamsestraatweg.

Het is denkbaar dat burgemeester en wethouders menen dat een nieuw concept zich eerst nog moet bewijzen. In dat geval kan met toepassing van de bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (zie ook: paragraaf 7.1.5) een omgevingsvergunning verleend worden die een functie tijdelijk toestaat.

7.2.1.10 Panden met een bijzondere cultuurhistorische waarde

In het plangebied komen aan de Amsterdamsestraatweg op diverse plekken panden en clusters van panden met een bijzondere cultuurhistorische waarde voor, vaak in de vorm van bijzondere architectuur. In de regels van de bestemmingen worden deze waarden beschermd. De reden daarvoor is dat deze bijzondere panden en clusters door hun verschijningsvorm een positieve bijdrage leveren aan de beleving van de straat en daarmee aan het woon- en leefklimaat.

In bijlage 4 van de toelichting is het overzicht van deze panden en clusters opgenomen, met foto's.

In verschillende bestemmingen wordt verwezen naar Bijlage 3 bij de regels, de Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg, waarin de panden die het betreft op straatnaam en huisnummer zijn opgenomen.

7.2.1.11 Illustratie van werking van de regels

Om de methode die hierboven beschreven is te verduidelijken worden in deze paragraaf bij elke bestemming een paar voorbeelden uitgewerkt.

Voorbeeld bestemming Gemengd - 1
In een pand zit een kapper. Volgens bijlage 1 bij de regels zijn kappers op alle adressen met de bestemming Gemengd - 1 toegestaan. De kapper wil in het pand een loodgietersbedrijf beginnen en vraagt een omgevingsvergunning aan. Een loodgietersbedrijf is geen 'winkelstraatfunctie' en geen detailhandel. De omgevingsvergunning wordt geweigerd. Dan besluit de kapper een drogisterij te beginnen en vraagt weer een omgevingsvergunning aan. Een drogist valt onder de functie detailhandel. Voor het omzetten van een winkelstraatfunctie naar detailhandel is geen vergunning nodig, zo laat het college weten. De drogist loopt niet en de voormalige kapper wil een café beginnen en vraagt een omgevingsvergunning aan. Een café valt onder categorie B van de Lijst van horeca-activiteiten. Dat is een winkelstraatfunctie die alleen op een aangewezen adres is toegestaan. Ook volgens het horecabeleid is een café daar niet mogelijk. De vergunning wordt geweigerd. Dan koopt een bank het pand en vraagt een omgevingsvergunning aan voor het openen van een filiaal met publieksfunctie. Dat is een 'winkelstraatfunctie' die op alle adressen is toegestaan. Ook voor deze functieverandering is dus geen omgevingsvergunning nodig.

Voorbeeld bestemming Gemengd - 2
De eigenaar van een winkelpand dat nu leeg staat wil van de winkel studentenkamers maken. Hij vraagt een omgevingsvergunning aan. Het college verleent de omgevingsvergunning, als de aanvraag voldoet aan de regels in artikel 4 lid 4.4.2.
Het pand naast het winkelpand staat een jaar leeg. Er zat een massagesalon in. Burgemeester en wethouders stellen een wijzigingsplan op en schrappen dit adres uit de lijst van Lijst bijzondere functies Gemengd - 2 bij de regels, omdat de functie niet past in de bestemming.

Iemand wil in een pand een bedrijf beginnen dat adviseert over industriële 3D-ontwerpen, dat 3D-printers en software en hardware voor die printers verkoopt, maar dat ook 3D-printers heeft staan die elders vervaardigde ontwerpen kunnen printen. De initiatiefnemer wil ook een drankje en een hapje kunnen verkopen aan klanten die op een print wachten. Op grond van lid 4.4.1 kan voor het 3D-printbedrijf een vergunning worden aangevraagd die beoordeeld wordt aan de hand van de criteria die in die leden genoemd zijn. Een belangrijke eis daarbij is dat het 3D-printbedrijf moet kunnen worden aangemerkt als een 'functiemengingsfunctie'. Als dat niet kan, en de gemeente is ervan overtuigd dat de vestiging van het bedrijf goed is voor de Amsterdamsestraatweg, dan kan bezien worden of met toepassing van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (methode 2 van paragraaf 7.1.5) een omgevingsvergunning verleend kan worden. De verkoop van een drankje en een hapje is een horeca-activiteit. Ondersteunende horeca is volgens het bestemmingsplan in de bestemming Gemengd - 2 niet toegestaan en een vergunningverlening volgens de hiervoor genoemde methode 2 kan waarschijnlijk ook niet, omdat ondersteunende horeca op grond van het horecabeleid alleen in combinatie met detailhandel is toegestaan, waarbij als eis geldt dat er een relatie is tussen de waren die verkocht worden en de horeca-activiteit.

Voorbeeld bestemming Wonen
De eigenaar van een woning wil een winkel beginnen en vraagt een omgevingsvergunning aan. Het college weigert de vergunning, omdat de gemeente niet meewerkt aan het veranderen van een woonbestemming in een andere bestemming. Alleen als er een bijzondere situatie is, bijvoorbeeld als woning midden in een winkelcluster staat, kan de beslissing over de omgevingsvergunning anders uitpakken.

7.2.2 Regeling bijbehorende bouwwerken

In 2014 zijn de mogelijkheden van het vergunningvrij bouwen verruimd door de aanpassing van artikel 2 van Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht. Door deze verruiming is het niet meer nodig om in een stedelijke gebied een nadere regeling voor het bouwen van bouwwerken aan of bij een hoofdgebouw in een bestemmingsplan op te nemen.

In de Nota van Toelichting bij het besluit tot verruiming wordt de werking van de vergunningvrije regeling uitgebreid toegelicht (zie: Staatsblad, 2014, nr. 333).

7.2.3 Bedrijfsactiviteiten en functiemenging

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruik gemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarop de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.

7.2.4 Regeling horeca-activiteiten

7.2.4.1 Inleiding
Een horecabedrijf heeft door het komen en gaan van bezoekers invloed op de beleving van zijn omgeving. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan het nodig zijn de omgeving te beschermen tegen geluids- en verkeersoverlast als gevolg van horecabedrijven. In hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 is een lijst opgenomen, waarin horeca-activiteiten aan de hand van ruimtelijk relevante criteria zoals de omvang, de ruimtelijke uitstraling en de parkeerdruk naar zwaarte in categorieën zijn ingedeeld. Met 'zwaarte' wordt het normaal te verwachten effect op het woon- en leefklimaat van de omgeving bedoeld. Bij de zwaarste categorie, discotheek, is het effect het grootst door de grote aantallen bezoekers en de harde muziek en bij de lichtste categorie is het effect het kleinst, vanwege het kleinschalige karakter en omdat deze vorm van horeca alleen open is, als de winkels open mogen zijn.

In de regels van het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Lijst van horeca-activiteiten, die inhoudelijk gelijk is aan de lijst in hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012. Bij het opstellen van de lijst is uitgegaan van de volgende begripsomschrijving van een horecabedrijf:

een horecabedrijf is een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt of
- bedrijfsmatig een zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd en
- en voor zover het geen een coffeeshop is of een gelegenheid die zich vooral richt op het bieden van de mogelijkheid tot roken, zoals een shisha lounge.

De activiteit 'hotel' valt niet onder deze definitie en een coffeeshop of een shishabar ook niet. Deze activiteiten zijn dus niet in de lijst opgenomen en zijn op grond van de regels van dit bestemmingsplan niet toegestaan.

7.2.4.2 Lijst van horeca-activiteiten, bijlage bij de regels

De lijst bevat de volgende categorieën, van 'zwaar' naar 'licht':

categorie A1	discotheek, bar-dancing
categorie A2	zaalverhuur
categorie B	café, bar, brasserie
categorie C	cafetaria, snackbar, grill-room, fastfood-restaurant, automatiek, snelbuffet
categorie D1	restaurant, bistro, crêperie
categorie D2	lunchroom, ijssalon, koffiebar, koffie/theehuis

Onderscheid tussen de categorieën A1 en B
Bij de activiteit A1, disco, ligt het accent op het gelegenheid geven tot dansen op muziek, als wezenlijk onderdeel van de inrichting. In een café is het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse de belangrijkste activiteit.

Onderscheid tussen de categorieën C en D
Een cafetaria of snackbar is een laagdrempelige inrichting met veel in- en uitgaande bewegingen, die veelal laat open is. Bij deze categorie ligt het accent op het snel verstrekken van etenswaren en dranken voor consumptie ter plaatse. Bij dit soort gelegenheden nemen bezoekers de gekochte waren ook vaak mee, in plaats van ze ter plaatse te nuttigen. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door geluidsoverlast van bezoekers die komen en gaan, de buiten de inrichting eten en door stankoverlast In restaurants of lunchrooms worden de maaltijden rustig in het pand gegeten. De lichtere variant, categorie D2, richt zich op het winkelende publiek.

Coffeeshop, shisha lounge
In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in een maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid. Een coffeeshop is veelal een horecavestiging in de categorie D en past dan alleen in panden met die bestemming.
Een shisha lounge is een bedrijf dat zich vooral richt op het aanbieden van een ruimte waar een waterpijp gerookt kan worden. Daarbij wordt ook wel een drankje en een hapje aangeboden, waarmee zo'n bedrijf horeca-achtig wordt. Dergelijke bedrijven hebben niet de naam een positieve bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefkwaliteit van een straat. Daar komt bij dat shisha lounges zich vaak niet aan winkeltijden houden en zich niet richten op winkelend publiek. In en rond de Amsterdamsestraatweg zijn dergelijke bedrijven daarom niet gewenst.

7.2.4.3 Horeca-achtige activiteiten, ondersteunende en additionele horeca

Afhaalzaak
Een afhaalzaak is een bijzondere vorm van detailhandel. In een afhaalzaak worden etenswaren bereid die niet ter plaatse genuttigd worden. Het horeca-aspect, het bereiden van het voedsel, is een ondergeschikt deel. In bestemmingsplannen worden afhaalzaken apart bestemd, omdat de planologische uitstraling vaak lijkt op een cafetaria, door de openingstijden, de geur en het komen en gaan van bezoekers en het voor de deur opeten van het voedsel.

Ondersteunende horeca
In de detailhandelsbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca. Dit is horeca die een relatie heeft met en ondergeschikt is aan de hoofdfunctie. Dat moet blijken uit de aard van de hoofdfunctie en uit de omvang van de horecafunctie. Waar het bestemmingsplan ondersteunende horeca niet toelaat kan ondersteunende horeca vergund worden met een omgevingsvergunning.

Het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 geeft hiervoor de volgende randvoorwaarden:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;

- het vloeroppervlak van de horecafunctie bedraagt voor vestigingen met een bruto vloeroppervlak tot 1.000m^2 maximaal 30% van het bruto vloeroppervlak van de vestiging en voor vestigingen met een bruto vloeroppervlak dat groter is dan 1.000m^2 maximaal 20% van het bruto vloeroppervlak van de vestiging;
- in vestigingen met een bruto vloeroppervlak tot 1.000m^2 moet er een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden;
- de vestiging moet zich houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Voor het deel tussen het spoorviaduct en de Acaciastraat-Concordiastraat gelden de volgende, aanvullende eisen:

- toestemming wordt verleend op persoon (niet overdraagbaar);
- toestemming wordt verleend onder voorwaarde van tijdelijkheid, voor de duur van 2 jaar;
- het aantal zitplaatsen bedraagt maximaal 16;
- bezoekers moeten gebruik kunnen maken van een inpandig toilet;
- aanvullende horeca wordt niet toegestaan in combinatie met afhaalactiviteiten in de winkel (kant en klaar verwarmde etenswaren).

Additionele horeca
Additionele horeca is een horeca-activiteit die als vanzelfsprekend hoort bij de hoofdfunctie. Deze activiteit wordt gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie en wordt dus niet apart bestemd. Voorbeelden van additionele horeca zijn de kantines bij buurthuizen, scholen, sportfaciliteiten, kantoren, bedrijven, theaters, bioscopen en musea. De bestemming is in deze voorbeelden 'maatschappelijk', 'sport', 'kantoor', 'bedrijf' en 'cultuur en ontspanning'; de additionele horeca-activiteiten vallen onder die bestemming.

Kenmerken van additionele horeca zijn:

- de horeca-activiteit hoort bij de hoofdfunctie en is alleen open tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie;
- de ruimte voor de horeca-activiteit wordt niet los van de hoofdfunctie gebruikt; de ruimte wordt dus niet verhuurd of anderszins in gebruik gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen;
- de horeca-activiteit completeert of vergroot de kwaliteit van de hoofdfunctie;
- de horeca-activiteit is ondergeschikt aan de hoofdfunctie, wat blijkt uit het feit dat de horecafunctie een beperkt vloeroppervlak gebruikt, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie doorgaans als maximum geldt.

7.3 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de belangrijkst begrippen verklaard, ook de begrippen die in andere bestemmingsplannen niet gangbaar zijn, zoals winkelstraatfunctie en functiemengingsfunctie. Het artikel spreekt verder voor zich.

Artikel 2 Wijze van meten

In het bestemmingsplan worden met maten grenzen aangegeven. Artikel 2 laat zien hoe de maten gemeten worden.

Artikel 3 Gemengd - 1

De werking van dit artikel is uitgebreid beschreven in paragraaf 7.2. Hieronder worden enige bijzonderheden toegelicht.

Bestemmingsomschrijving
In lid 3.3 zijn specifieke gebruiksregels opgenomen die de nodig zijn voor een goede toepassing van de functies die in de bestemmingsomschrijving zijn opgenomen. Zie ook de toelichting hieronder bij dat lid.

Over lid 3.1, onder a, onder II en III: ten behoeve van het flexibel kunnen vergunnen van functies op grond van lid 3.4.1 is de definitie van winkelstraatfuncties ruim geformuleerd. De formulering is echter zo ruim, dat met het toestaan van alle functies die onder deze definitie vallen het doel van het bestemmingsplan niet bereikt zou worden. Dat doel vereist namelijk grip op de functionele ontwikkeling van de Amsterdamsestraatweg. Daarom zijn alleen de functies toegestaan die voorkomen op de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 die als Bijlage 1 bij de regels is opgenomen en dan alleen op de adressen die in die lijst genoemd worden. Een restaurant is dus, getoetst aan de begripsomschrijving wel een winkelstraatfunctie, maar is op grond van dit lid 3.1, onder a, onder II, niet toegestaan, behalve op de adressen die vermeld worden op de lijst, onder 'C. Horecafuncties die alleen op het aangegeven adres op de begane grond zijn toegestaan'.

In paragraaf 7.2.1.4 is al besproken dat bijvoorbeeld medische en paramedische functies in deze bestemming passen, maar ook in de bestemming Gemengd - 2. Of een functie met massage-activiteiten gezien kan worden als medische of paramedische dienstverlening moet per geval beoordeeld worden. Als een medische of paramedische praktijk beschikt over één van de volgende certificeringen: ISO 9001, HKZ, HCA of HCA plus, kan aangenomen worden dat het een vorm van medische of paramedische dienstverlening is.

Over lid 3.1, onder a, onder IV: met 'andere functie' wordt bedoeld de functies die in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 genoemd worden en en die niet als een winkelstraatfunctie worden beschouwd.

Over lid 3.1, onder a, onder V: een woonfunctie kan in deze bestemming een onwenselijke onderbreking van het winkelpatroon veroorzaken. Daarom is wonen niet toegestaan (zie ook: paragraaf 4.1.2.2). Ondersteunende horeca is op grond van lid 3.3.1 verboden, maar wel toegestaan met een omgevingsvergunning, wat blijkt uit lid 3.1, onder a, onder VI.

Over lid 3.1, onder b: op de verdiepingen is de functie wonen het uitgangspunt. In tegenstelling tot de regeling voor de begane grond is voor het wonen op de verdiepingen daarom geen omgevingsvergunning nodig. Dat laat onverlet dat er voor bouwkundige wijzigingen wel een omgevingsvergunning nodig is op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
Eventuele uitzonderingen voor de functie wonen zijn per adres in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 opgenomen.

Bouwregels
De bouwregels zijn gebaseerd op de standaardbestemming voor Wonen. Omdat dit plan niet voorziet in omvangrijke wijzigingen van de bebouwing, gelden de bestaande bouwhoogtes als uitgangspunt. De regeling voor bijbehorende bouwwerken is toegelicht in paragraaf 7.2.2.

Specifieke gebruiksregels voor het veranderen van functies
Het doel van het bestemmingsplan vereist ook middelen om grip te krijgen op functieveranderingen. Naast de wijzigingsbevoegdheid die later besproken wordt, biedt het bestemmingsplan een vergunningsysteem voor veranderingen die mogelijk onwenselijk zijn. Het verbod en de beperking van de wijzigingsmogelijkheden in lid 3.3.1, onder b, c, d en e, moeten in samenhang gelezen worden met lid 3.4, waarin is beschreven onder welke voorwaarden een omgevingsvergunning kan worden verleend om bijvoorbeeld op de begane grond toch een niet-winkelstraatfunctie te realiseren. De algemene lijn is dat een functieverandering een bijdrage moet leveren aan het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit. Dat lijkt een zware eis, maar in de praktijk zal dat meevallen. Bij het vullen van een leegstaand pand, kan bijvoorbeeld aan die eis voldaan worden door aan te tonen dat de nieuwe functie passend is binnen de bestemming.
Horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten wordt ook gezien als een winkelstraatfunctie. Daarom is kan een omgevingsvergunning verleend worden als aan de voorwaarde voor winkelstraatfuncties wordt voldaan. Een van die voorwaarden is dat de functie in overeenstemming is met het Brancheplan. Met die voorwaarde kan worden voorkomen dat er zoveel horecavestigingen komen dat de detailhandelsfunctie 'weggedrukt' wordt.
Voor de omzetting van een andere dan een winkelstraatfunctie naar een winkelstraatfunctie zijn de soepelere eisen voor een omgevingsvergunning opgenomen in lid 3.4.1 onder b, omdat een dergelijke verandering met dit bestemmingsplan beoogd wordt.
Een transformatie van de functie op de begane grond naar wonen is op grond van de regels niet mogelijk, omdat - zoals eerder al is aangegeven - die functie in beginsel niet wenselijk is.
Voor het veranderen van het gebruik van de verdiepingen is een vergunning nodig, tenzij het gebruik verandert in wonen. De eisen in de regels hiervoor spreken voor zich.
Lid 3.4.4 is een standaardbepaling voor het verruimen van de mogelijkheden voor bedrijf aan huis. Als aan de voorwaarde van dit artikel voldaan wordt, kunnen bedrijfsmatige activiteiten die in een zwaardere hindercategorie zitten toch in de woning plaatsvinden. De voorwaarde komt er kortweg op neer dat die activiteiten niet meer hinder mogen geven dan de bedrijfsmatige activiteit van de lagere toegestane categorie.
Zie verder de toelichting in paragraaf 7.2.1.2.

Ondersteunende horeca
Bij sommige winkeliers bestaat de behoefte om, ter ondersteuning van de winkelfunctie, een deel van de winkel te gebruiken voor horeca. Een bekend voorbeeld is bijvoorbeeld een bakker die klanten de gelegenheid wil geven om een gebakje ter plaatse te eten bij een kopje koffie. In het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 zijn de algemene voorwaarden hiervoor weergegeven (zie *Detailhandel met winkels* op pagina 21 van het Ontwikkelingskader). Om oneigenlijke concurrentie met 'gewone' horeca te voorkomen is ondersteunende horeca op grond van dit bestemmingsplan uitsluitend toegestaan met een omgevingsvergunning op grond van lid 3.4.3. Er moet bijvoorbeeld wel een relatie zijn tussen de horeca-activiteit en de hoofdactiviteit. De aanvrager moet die relatie aannemelijk maken. In het geval van een dierenwinkel is het op voorhand niet erg aannemelijk dat er een relatie is tussen de verkoop of verzorging van dieren en de horeca-activiteit, terwijl dat in het geval van een bakker vrij snel is aan te tonen. De omgevingsvergunning wordt niet verleend, als niet aan de in dat lid genoemde eisen wordt voldaan.
Winkels die een combinatie met horeca willen die niet in bovenstaand kader passen, kunnen overwegen om op grond van lid 3.4.1, onder b, van de regels, een vergunning voor horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten aan te vragen. Met een bestemming Gemengd - 1 past deze vorm van horeca in het horecabeleid voor de Amsterdamsestraatweg. In het bestemmingsplan geldt deze horecavorm als vergunbare winkelstraatfunctie, zodat er planologisch weinig eisen aan een aanvraag gesteld worden. Een winkel die ook over een dergelijke vergunning beschikt kan, uiteraard voor zover de horecawetgeving dat toestaat, de winkelfunctie en de horecafunctie naar believen combineren.

Wijzigingsbevoegdheid
Een deel van de panden met de bestemming Gemengd - 1 staat buiten de winkelclusters. Burgemeester en wethouders mogen die bestemming op grond van lid 3.5.1, onder a, wijzigen in Gemengd - 2, nadat is vastgesteld dat die wijziging voor de winkelclusters nodig is of dat de wijziging in de rede ligt, omdat een duidelijke winkelstructuur niet meer aanwezig is in de bouwblokken waaronder die panden vallen.
Als het wonen op de begane grond vergund is - met 'overeenkomstig de wet' wordt bedoeld dat de transformatie naar wonen legaal heeft plaatsgevonden -, ontstaat er feitelijk een woning. Burgemeester en wethouders mogen op grond van lid 3.5.1, onder b, in dat geval de bestemming wijzigen in Wonen, waarmee voorkomen kan worden dat de oude functie terugkeert. Van deze bevoegdheid zal het college in de gebieden die als winkelcluster zijn aangewezen niet snel gebruik maken, omdat een terugkeer naar de functie detailhandel of naar een winkelstraatfunctie in principe goed past binnen systematiek van het bestemmingsplan, zolang de winkelstructuur nog sterk genoeg is.
Met de wijzigingsbevoegdheden in lid 3.5.2 kunnen minder wenselijke functies gewijzigd worden in winkelstraatfuncties, waarmee voorkomen wordt dat de minder wenselijke functie terugkeert.
De wijzigingsbevoegdheid kan ook worden gebruikt om de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 actueel te houden, enerzijds door het verwerken van verleende vergunningen en anderzijds door de lijst aan te vullen met nieuwe inzichten, zodat een nieuwe wenselijke functie op alle adressen mag of een minder wenselijke functie juist niet meer op alle adressen mag. Een bijzondere wijziging is de wijziging onder e en f, waarmee een verhuizing van een horecabedrijf naar een ander adres kan worden geregeld. Die verhuizing moet dan wel gunstig uitpakken. De nieuwe plek kan bijvoorbeeld veel geschikter zijn, bijvoorbeeld doordat die plek minder hinder op woningen oplevert. De regeling is zo geformuleerd dat horecabedrijven ook kunnen ruilen: een café verhuist naar een adres van een restaurant en het restaurant verhuist naar het adres van het café. Het college werkt uiteraard alleen aan een dergelijke ruil mee als dat iets oplevert voor de straat.

Artikel 4 Gemengd - 2

De werking van dit artikel is uitgebreid beschreven in paragraaf 7.2. De bijzonderheden zijn hierboven toegelicht bij artikel 3, waarbij voor 'winkelstraatfuncties' 'functiemengingsfuncties' moet worden gelezen.

In aanvulling op de toelichting van artikel 3: in bestemmingsomschrijving is gekozen voor de term 'functiemengingsfunctie', omdat daarmee wordt aangegeven dat de functie met de functie wonen moet kunnen 'mengen'.

Artikel 5 Maatschappelijk - Onderwijs

Deze bestemming is op de verbeelding van het plan opgenomen voor de school aan het begin van de Amsterdamsestraatweg.

Artikel 6 Verkeer

De bestemming Verkeer geldt voor de Amsterdamsestraatweg als doorgaande weg. Deze bestemming stelt een goede, veilige verkeersafwikkeling voorop.

Artikel 7 Verkeer - Verblijfsgebied

Deze bestemming geldt voor de pleinen en openbare gebieden ter hoogte van de zijstraten van de Amsterdamsestraatweg. Deze bestemming biedt onder meer ruimte aan een groene inrichting en aan terrassen bij horecagelegenheden.

Artikel 8 Wonen

Deze bestemming geldt voor de woningen. Het veranderen van de woonbestemming in een andere bestemming staat het bestemmingsplan niet toe. Alleen in bijzondere situaties, als een gebruiksverandering een verbetering van de woon- en leefkwaliteit tot gevolg heeft, bijvoorbeeld door het voorkomen van langdurige leegstand, kan het college hiervoor een omgevingsvergunning verlenen.

Artikel 9 Waarde - Archeologie

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan geldt de dubbelbestemming Archeologie. Vooral in het noordelijk deel van de Amsterdamsestraatweg geldt dat een vergunning nodig is voor graafwerkzaamheden om archeologische resten in de grond te beschermen.

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 11 Algemene bouwregels

Kleine overschrijdingen

Lid 1 van dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Voorwaardelijke verplichting ter uitvoering van het parkeerbeleid

Lid 2 regelt dat de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid. Het artikel neemt de functie over van de stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening die eenzelfde voorwaarde aan het gebruik stelt. Bij het toetsen van omgevingsvergunningen aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen. Het college heeft normen vastgesteld die aangeven wat als 'voldoende' moet worden beschouwd. In een bestaande situatie wordt de bestaande parkeergelegenheid voor auto's en fietsen als voldoende beschouwd. Deze bestaande parkeergelegenheid moet op grond van dit artikel in stand worden gehouden. Bij sloop- nieuwbouw wordt het bestaande aantal parkeerplaatsen (het rechtens verkregen niveau) in mindering gebracht op het aantal dat nodig is bij de nieuwe ontwikkeling, een en ander conform het geldende gemeentelijk beleid. Met parkeervoorzieningen worden parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen bedoeld.

Omzetting en woningvorming

In lid 3 is het in 2015 vastgestelde beleid over omzetting en woningvorming vertaald in een regeling. In de paragraaf 2.2.2 Huisvestingsbeleid, woningvorming en omzetting is de beleidsmatige achtergrond kort toegelicht. De regels in dit lid zien, met toepassing van 3.1.2 lid 3 Besluit ruimtelijke ordening, op het in stand houden van een goed woon- en leefklimaat.
Lid 3 onder a verbiedt woningvorming en omzetting. Met woningvorming wordt bedoeld: een woning door bouwkundige splitsing zodanig opdelen dat nieuwe woningen ontstaan die afzonderlijk verhuurd kunnen worden of waarop een appartementsrecht gevestigd kan worden. De definitie van woningvorming wijkt enigszins af van de definitie die in het huisvestingsbeleid wordt gehanteerd. In dat beleid wordt namelijk een onderscheid gemaakt in woningvorming door het creëren van verhuurbare wooneenheden en in kadastrale splitsing. Ruimtelijk gezien is dat onderscheid niet relevant en wordt alleen het resultaat, namelijk: meer woningen, in ogenschouw genomen.
Met omzetting wordt bedoeld het veranderen van een (zelfstandige) woning in een woning waar kamerverhuur (onzelfstandige bewoning) plaatsvindt.
Het verbod onder a kan met een omgevingsvergunning voor het afwijken als bedoeld onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1°, van de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) toegestaan worden. Een dergelijke vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 van de Huisvestingsverordening 2015, wat betekent dat de te veranderen woning groot genoeg is, de te vormen woningen groot genoeg zijn of de omgezette woonruimte voldoende verblijfruimte heeft, sprake is van een goede daglichttoetreding en de overlast voor de directe buren door geluid aanvaardbaar is. Ook moet voldaan worden aan de algemene leefbaarheidseisen die in dezelfde beleidsregels te vinden zijn, als hulpmiddel bij de beoordeling in hoeverre er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat plaatsvindt .

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Omzetting en woningvorming zonder bouwkundige aanpassingen

Het vormen en omzetten van woningen is soms ook mogelijk zonder dat er een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is. Daarom is het verbod van artikel 11 lid 3 hier als gebruiksverbod opgenomen. De werking van dit artikel is verder overeenkomstig dat artikel.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

Dit artikel regelt de werking van de aanduidingen 'geluidzone' en 'wijzigingsgebied'.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Artikel 15 Algemene wijzigingsregels

Met deze regels kunnen kleine uitvoeringsproblemen in verband met de grenzen van bestemmingen opgelost worden.

Artikel 16 Overgangsrecht

De overgangs- en slotbepalingen van hoofdstuk 4 bevatten de onderstaande 3 bepalingen.

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Als de in het plan opgenomen regels voor het gebruik of voor de bebouwing afwijken van een bestaande, legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 17 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Bijlagen

Als pdf-bestanden bijgevoegd:

Bijlage 1 Brancheplan Amsterdamsestraatweg

Bijlage 2 Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg

Bijlage 3 Inventarisatielijst functies Amsterdamsestraatweg

Bijlage 4 Cultuurhistorische inventarisatie Amsterdamsestraatweg

Bijlage 5 Luchtkwaliteitonderzoek

Bijlage 6 Akoestisch onderzoek

Bijlage 7 Tekening kabels en leidingen Amsterdamsestraatweg

Bijlage 8 Advies van Wijkraad Noordwest

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 aan-huis-verbonden bedrijf:

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.2 aanduiding:

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.3 aanduidingsgrens:

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.4 afhaalzaak:

Een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.5 additionele horeca:

Additionele horeca is een horeca-activiteit die als vanzelfsprekend hoort bij de hoofdfunctie en daaraan ondergeschikt is, zoals kantines bij sportvoorzieningen of in musea of kantoren.

1.6 ambachtelijk bedrijf:

Een bedrijf waarbij het accent ligt op het in handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen en het installeren van goederen, alsmede het verkopen en leveren van goederen, die verband houden met het ambacht als niet-zelfstandig onderdeel van de onderneming.

1.7 antenne-installatie:

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.8 antennedrager:

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.9 archeologisch onderzoek:

Onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning op grond van de Monumentenwet 1988 beschikt.

1.10 archeologische waarde:

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.11 atelier:

Werkplaats in het bijzonder voor kunstenaars waarbij tevens kunstwerken tentoongesteld en verkocht kunnen

worden.

1.12 bebouwing:

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.13 bebouwingspercentage:

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.14 bed & breakfast:

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning.

1.15 bedrijf:

Een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop en/of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.16 bedrijfsvloeroppervlak:

De totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten en met uitzondering van gebouwde (ondergrondse of halfverdiept gelegen) parkeervoorzieningen.

~~P.M. definities voor bruto, netto geven indien gewenst. Hangt ook samen met wijze van meten.~~

1.17 begane grond:

Eerste bouwlaag, die ter hoogte van het maaiveld ligt en niet zijnde de kelder of het souterrain.

1.18 belhuis:

Een onderneming die in de sfeer van publiekgerichte dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.19 besluit Hogere waarde:

Besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.20 bestaand:

a. bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
b. bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.21 bestemmingsgrens:

De grens van een bestemmingsvlak.

1.22 bestemmingsplan:

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.23 bestemmingsvlak:

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.24 Bevi-inrichting:

Een inrichting als bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.25 bijbehorend bouwwerk:

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.26 bijzondere bouwlaag:

a. een bouwlaag die aan de voorzijde en/of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel
b. een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

1.27 bouwen:

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.28 bouwgrens:

De grens van een bouwvlak.

1.29 bouwlaag:

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van een onderbouw, een kap en een bijzondere bouwlaag.

1.30 bouwperceel:

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.31 bouwperceelsgrens:

Een grens van een bouwperceel.

1.32 bouwvlak:

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.33 bouwwerk:

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.34 brutovloeroppervlak:

De totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen.

1.35 consumentenvuurwerk:

Consumentenvuurwerk waarop het Vuurwerkbesluit van toepassing is.

1.36 creatieve bedrijven:

Bedrijven die zich hoofdzakelijk richten op:

- creatieve zakelijke dienstverlening: reclame en grafische bedrijven, architecten, industriële ontwerpers;
- multimedia: bedrijven die in hoofdzaak producten maken of diensten verlenen op het gebied van beeld, geluid, gaming en tekst met gebruikmaking van radio, televisie, computer, internet, mobiele telefonie, print en evenementen;
- toegepaste kunsten: audiovisuele en fotografiebedrijven, dienstverlenende bedrijven voor kunsten of mode en interieurbedrijven;
- autonome kunsten: zoals beeldend kunstenaar, muzikanten, theatermakers.

1.37 culturele voorzieningen:

Voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak, zoals theaters, bioscopen, musea, ateliers en muziekcentra.

1.38 cultuurhistorische waarde:

De aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde in verband met ouderdom en/of historische gaafheid.

1.39 dakopbouw:

een ondergeschikte opbouw op het dakvlak van een gebouw, ten behoeve van voorzieningen zoals trappenhuizen, luchtbehandelings- en liftinstallaties.

1.40 detailhandel:

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren en/of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder wordt mede verstaan een webwinkel waarbij sprake is van een afhaalpunt voor particulieren en een showroom. Hieronder wordt niet verstaan een afhaalzaak.

1.41 dienstverlening:

Dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d.. Hieronder worden niet verstaan belhuizen.

1.42 functiemengingsfunctie:

Een functie, niet zijnde horeca, die geen of slechts aanvaardbare overlast geeft in de woonomgeving met een uitstraling die past bij het wonen en die, voor zover de functie geheel of gedeeltelijk op publiek gericht is, voor publiek de bij wet voor winkels vastgestelde openingstijden hanteert.

1.43 gebouw:

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.44 hoofdgebouw:

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.45 horeca:

Het bedrijfsmatig verstrekken van drank of etenswaren voor gebruik ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie. Hieronder worden niet begrepen een coffeeshop of een gelegenheid die zich vooral richt op het bieden van de mogelijkheid tot roken, zoals een shisha lounge.

1.46 hotel:

Het bedrijfsmatig verstrekken van logies (per nacht) met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden en drank voor consumptie ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie. Een locatie uitsluitend bedoeld voor opslag en distributie van artikelen, waar consumenten de via internet bestelde en betaalde producten kunnen afhalen. Op de locatie vindt geen rechtstreekse verkoop of productadvisering via winkel, showroom of etalage plaats.

1.47 internetafhaalpunt:

Een locatie uitsluitend bedoeld voor opslag en distributie van artikelen, waar consumenten de via internet bestelde en betaalde producten kunnen afhalen. Op de locatie vindt geen rechtstreekse verkoop of productadvisering via winkel, showroom of etalage plaats.

1.48 kantoor:

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening, alsmede seminars en congressen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van een kantoorhoudende onderneming en kunnen worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie.

1.49 kap:

Een gesloten en hellend of gedeeltelijk hellend dak.

1.50 kelder:

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat dat geheel onder het peil ligt.

1.51 Lijst bijzondere functies Gemengd - 1:

De Lijst functies Gemengd - 1 die als bijlage 1 deel uitmaakt van deze regels, waarin per adres staat aangegeven welke functies op grond van de bestemming naast andere, in de regels aangewezen functies, toegestaan zijn.

1.52 Lijst bijzondere functies Gemengd - 2:

De Lijst functies Gemengd - 2 die als bijlage 2 deel uitmaakt van deze regels, waarin per adres staat aangegeven welke functies op grond van de bestemming naast andere, in de regels aangewezen functies, toegestaan zijn.

1.53 Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg:

De Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg die als bijlage 3 deel uitmaakt van deze regels, waarin de panden of bouwblokken met een te beschermen cultuurhistorische waarde zijn opgenomen.

1.54 Lijst van Bedrijven functiemenging:

De Lijst van Bedrijven functiemenging die als bijlage 4 deel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.55 Lijst van horeca-activiteiten:

De Lijst van horeca-activiteiten die als bijlage 5 deel uitmaakt van deze regels, met een categorie-indeling van horeca-activiteiten aan de hand van het te verwachten effect van een activiteit op de woonomgeving.

1.56 maatschappelijke voorzieningen:

Voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.57 nutsvoorzieningen:

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.58 omgevingsvergunning:

Een vergunning als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.59 onderbouw:

Een kelder of een souterrain.

1.60 ondersteunende horeca:

Horeca die een ondergeschikt onderdeel is van de bedrijfsvoering van de hoofdfunctie van een bedrijf, waarbij een pand de uitstraling behoudt van de hoofdfunctie.

1.61 peil:

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.62 plan:

Het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.63 platte afdekking:

Een (min of meer) horizontaal vlak, ter afdekking van een gebouw of bijzondere bouwlaag, dat meer dan tweederde van het grondvlak van het gebouw dan wel de bijzondere bouwlaag beslaat.

1.64 prostitutie:

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.65 seksinrichting:

Een gebouw of een deel van een gebouw, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, worden verricht, of vertoningen plaatsvinden van erotische of pornografische aard, zoals een (raam)prostitutiebedrijf, een erotische massagesalon, een seksautomatenhal, parenclub, seksbioscoop of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.66 souterrain:

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of vrijwel gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen wordt begrensd en dat maximaal 1,2 m boven het (straat)peil is gelegen.

1.67 speelautomatenhal:

Een inrichting als bedoeld in artikel 1, sub f, van de Verordening op de speelautomatenhallen (Gemeenteblad 1989, nr. 10).

1.68 verblijfsmiddelen:

Voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voorzover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.69 verkoopvloeroppervlakte (vvo):

De totale oppervlakte van de voor het publiek toegankelijke en zichtbare winkelruimte, inclusief de etalageruimte en de ruimte achter de toonbank.

1.70 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.71 voorgevelrooilijn:

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals een weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.72 webwinkel:

Een bedrijfsruimte bestemd voor de distributie van goederen die door particulieren via een website zijn besteld en betaald en die ter plaatse ter verzending worden aangeboden. Er is bij deze bedrijfsruimte geen sprake van een afhaalpunt voor particulieren en van een showroom.

1.73 winkelstraatfunctie:

Een functie met een ruimtelijke uitstraling die goed bij detailhandel past door het hanteren van openingstijden die overeenkomen met de bij wet voor winkels vastgestelde openingstijden en bijvoorbeeld door een gerichtheid op potentiele winkelbezoekers, zoals een kapper, horeca in de categorie D2 van de Lijst van Horeca-activiteiten, een uitzendbureau, een bankfiliaal.

1.74 woning:

Een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.75 woonlaag:

Een bouwlaag die voor bewoning is bestemd.

1.76 zendmast:

Een bouwwerk, geen gebouw zijnde, waarop antenne-installaties worden geplaatst.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd - 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd - 1 aangewezen gronden zijn, met inachtneming van lid 3.3.1, bestemd voor:

a. op de begane grond en in de bouwlagen daaronder:
I. detailhandel;
II. de winkelstraatfuncties die genoemd zijn in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1, uitsluitend op de in die bijlage aangewezen adressen;
III. andere dan de onder II bedoelde winkelstraatfuncties, maar met inbegrip van horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten, uitsluitend met een omgevingsvergunning die op grond van artikel 3.4.1 is verleend;
IV. de op een aangewezen adres voor de begane grond aangeduide andere functie in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1, onder D;
V. ondersteunende horeca, uitsluitend met een omgevingsvergunning die op grond van artikel 3.4.3 is verleend;
b. op verdiepingen boven de begane grond:
I. wonen, eventueel met een aan huis verbonden bedrijf of een bed & breakfast;
II. de op een aangewezen adres voor verdiepingen boven de begane grond aangeduide overige functie in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1;
c. het behoud van de cultuurhistorische waarden van de panden genoemd in de Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg;
d. functies en voorzieningen die bij de bestemming horen zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven met de bijbehorende bebouwing ten behoeve van de functies genoemd onder a of b.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Hoofdgebouwen

a. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. Het op de verbeelding aangegeven 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden. Als er geen bebouwingspercentage is aangegeven mag het bouwvlak volledig worden bebouwd.
c. De goothoogte en bouwhoogte van een hoofdgebouw mogen niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven.
d. De bestaande kapvorm of dakafdekking moet worden gehandhaafd, dan wel in die vorm worden vernieuwd.
e. Het wijzigen van een hoofdgebouw is in verband met lid 3.1 onder c is alleen toegestaan als geen afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische waarde zoals vermeld in bijlage 3 bij de regels.
f. Bestaande hoofdgebouwen die niet voldoen aan het bepaalde vermeld onder a, b en d mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

3.2.2 Bijbehorende bouwwerken

a. Bij een hoofdgebouw zijn bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsvergunning kunnen worden verricht.
b. Voor gebouwen die als monument zijn aangewezen, geldt dat de bijbehorende bouwwerken zoals bedoeld in de regel onder a alleen achter de achtergevel van het hoofdgebouw mogen worden gebouwd.
c. Bestaande bijbehorende bouwwerken die niet voldoen aan de regel onder a tot en met c mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

3.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor de voorgevelrooilijn niet meer dan 1meter hoog mogen zijn.
b. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
c. Bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die afwijken de regels onder a en b mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen niet worden vergroot.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Regeling functieverandering, verbod woonfunctie en verbod ondersteunende horeca

a. Het veranderen van een functie op de begane grond of een daaronder gelegen verdieping is alleen toegestaan als de te wijzigen functie wijzigt in detailhandel of in een winkelstraatfunctie die volgens de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 op alle adressen is toegestaan.
b. Wonen is op de begane grond niet toegestaan.
c. Het veranderen van een functie op een verdieping boven de begane grond is alleen toegestaan als de te wijzigen functie wijzigt in wonen.
d. Ondersteunende horeca is niet toegestaan.
e. Gebruik in strijd met de regels van dit lid is een gebruik in strijd met de bestemming.

3.3.2 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als:

a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 40 m², inclusief aan- en uitbouwen;
b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden bedrijf , maximaal 40 m^2 bedraagt, indien het bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;
d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
e. in afwijking van het gestelde onder a mag, indien de vloeroppervlakte van de woning groter is dan 150 m^2, de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf maximaal 60 m², inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, bedragen;
f. in afwijking van het gestelde onder b mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf maximaal 60 m^2 bedragen.

3.3.3 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

3.4.1 Omgevingsvergunning voor een winkelstraatfunctie

a. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 3.3.1, onder a, en winkelstraatfuncties toestaan op de begane grond en de daaronder gelegen bouwlagen, voor zover de functie:
I. in overeenstemming is met het in het Brancheplan Amsterdamsestraatweg opgenomen beleid en
II. een bijdrage levert aan de woon- en leefkwaliteit.
b. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 3.3.1, onder a, en de winkelstraatfunctie horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten toestaan, voor zover er geen onevenredige aantasting van de detailhandelsstructuur ontstaat.
c. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 3.3.1, onder a, en winkelstraatfuncties toestaan, voor zover de te veranderen functie geen winkelstraatfunctie is en de nieuwe functie de woon- en leefkwaliteit niet aantast.

3.4.2 Omgevingsvergunning voor een winkelstraatfunctie op de verdieping

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 3.3.1, onder c en detailhandel of winkelstraatfuncties toestaan op een verdieping boven de begane grond, voor zover de functie:

a. dezelfde is als of ondersteunend aan de functie op de begane grond,
b. voor een goede bedrijfsvoering noodzakelijk is,
c. geen horecafunctie is en
d. geen hinder veroorzaakt voor de aangrenzende woningen.

3.4.3 Omgevingsvergunning voor ondersteunende horeca

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van de regel in lid 3.3.1 onder d en ondergeschikte ondersteunende horeca bij detailhandel toestaan voor zover:

a. de horeca-activiteit een directe relatie heeft met de producten die in de winkel verkocht worden;
b. maximaal 30% van het brutovloeroppervlak wordt gebruikt voor ondersteunende horeca;
c. het horecadeel niet vanaf de straatzijde zichtbaar is;
d. het pand het aanzicht behoudt van een winkel.

3.4.4 Omgevingsvergunning voor een hogere, bij wonen passende categorie

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van de regel in lid 3.3.2 onder c en bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' toestaan, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving gelijk geacht kunnen worden aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

3.5 Wijzigingsbevoegdheid

3.5.1 Wijziging binnen aanduidingsvlak Wetgevingzone - wijzigingsgebied

a. Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming van de percelen met de aanduiding Wetgevingzone - wijzigingsgebied wijzigen in de bestemming Gemengd 2, als op grond van een rapport dat is opgesteld door een onafhankelijke deskundige is vastgesteld dat door leegstand of omzettingen naar andere functies
    1. de bedrijven binnen het aanduidingsvlak gezamenlijk geen winkelstructuur meer vormen of
    2. voor een goed functioneren van de twee winkelcluster het wijzigen van de bestemming nodig is.
b. Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming van de percelen met de aanduiding Wetgevingzone - wijzigingsgebied wijzigen in de bestemming Wonen, als deze bestemming feitelijk en overeenkomstig de wet gerealiseerd is.

3.5.2 Aanpassen Lijst bijzondere functies Gemengd - 1

Burgemeester en wethouders kunnen de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 wijzigen door:

a. een adres met de op het adres aangegeven functie die geen winkelstraatfunctie of horeca is uit de lijst te schrappen na een jaar leegstand of als het gebruik definitief is beëindigd;
b. de functie op een aangewezen adres te wijzigen of een adres met een functie aan de lijst toe te voegen, als de functie op dat adres vergund is met toepassing van artikel 2.1, lid 1, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
c. een winkelstraatfunctie toevoegen die op alle adressen is toegestaan, als die functie naar het oordeel van burgemeester en wethouders geen afbreuk kan doen aan de woon- of leefkwaliteit of aan de winkelstructuur;
d. een winkelstraatfunctie die op alle adressen is toegestaan af te voeren en voor adressen die het betreft een specifieke winkelstraatfunctie op te nemen in de lijst met specifieke winkelstraatfuncties per adres, als gebleken is dat de algemene vorm van de winkelstraatfunctie afbreuk kan doen aan de woon- of leefkwaliteit of aan de winkelstructuur;
e. een adres waar een horecabedrijf is toegestaan te schrappen, als hetzelfde horecabedrijf op een ander adres binnen het plangebied wordt gevestigd met toepassing van dit lid onder f of van lid 4.5.2 onder f;
f. een adres toe te voegen waar een horecabedrijf is toegestaan, of, voor zover op dat adres al een horecabedrijf is toegestaan, een zwaardere categorie op het adres toe te staan, als de toevoeging of de verzwaring van de categorie de feitelijke verplaatsing van een bedrijf betekent die een verbetering van de woon- en leefkwaliteit oplevert en per saldo geen verzwaring van overlast door horecabedrijven teweeg brengt.

3.5.3 Actualiseren Lijst van bedrijven 'functiemenging'

Burgemeester en wethouders kunnen de bij deze regels behorende Lijst van bedrijven functiemenging, wijzigen op grond van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening door het opnemen dan wel afvoeren van een bedrijf, indien ontwikkelingen op het gebied van de milieuhygiëne dan wel technologische ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

Artikel 4 Gemengd - 2

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd - 2 aangewezen gronden zijn, met inachtneming van lid 4.3.1, bestemd voor:

a. op de begane grond en in de bouwlagen daaronder:
I. de functiemengingsfuncties die genoemd zijn in de Lijst bijzondere functies Gemengd - 2, uitsluitend op de in die bijlage aangewezen adressen;

II. andere dan de onder I bedoelde functiemengingsfunctie, uitsluitend met een omgevingsvergunning die op grond van artikel 4.4.1 is verleend;
III. de op een aangewezen adres voor de begane grond aangeduide andere functie in Lijst bijzondere functies Gemengd - 2;
IV. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast, uitsluitend met een omgevingsvergunning die op grond van artikel 4.4.2 is verleend;
V. detailhandel en winkelstraatfuncties die genoemd zijn in onderdeel A van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1, uitsluitend in hoekpanden;
b. op verdiepingen boven de begane grond:
I. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of bed & breakfast;
II. de op een aangewezen adres voor verdiepingen boven de begane grond aangeduide overige functie in Lijst bijzondere functies Gemengd - 2;
c. het behoud van de cultuurhistorische waarden van de panden genoemd in de Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg;
d. functies en voorzieningen die bij de bestemming horen zoals verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven met de bijbehorende bebouwing ten behoeve van de functies genoemd onder a of b.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Hoofdgebouwen

a. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. Het op de verbeelding aangegeven 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden. Als er geen bebouwingspercentage is aangegeven mag het bouwvlak volledig worden bebouwd.
c. De goot- en bouwhoogte van een hoofdgebouw mogen niet meer bedragen de bestaande goot- en bouwhoogte, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven.
d. De bestaande kapvorm of dakafdekking moet worden gehandhaafd, dan wel in die vorm worden vernieuwd.
e. Het wijzigen van een hoofdgebouw is in verband met lid 4.1 onder c is alleen toegestaan als geen afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische waarde zoals vermeld in bijlage 3 bij de regels.
f. Bestaande hoofdgebouwen die niet voldoen aan het bepaalde vermeld onder a, b en d mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

4.2.2 Bijbehorende bouwwerken

a. Bij een hoofdgebouw zijn bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsvergunning kunnen worden verricht.
b. Voor gebouwen die als monument zijn aangewezen, geldt dat de bijbehorende bouwwerken zoals bedoeld in de regel onder a alleen achter de achtergevel van het hoofdgebouw mogen worden gebouwd.
c. Bestaande bijbehorende bouwwerken die niet voldoen aan de regel onder a tot en met c mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor de voorgevelrooilijn niet meer dan 1meter hoog mogen zijn.
b. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
c. Bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die afwijken de regels onder a en b mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen niet worden vergroot.

4.3 Specifieke gebruiksregels

4.3.1 Regeling functieveranderingen, verbod woonfunctie en verbod ondersteunende horeca

a. Het veranderen van een functie op de begane grond of een daaronder gelegen verdieping is alleen toegestaan als de te wijzigen functie wijzigt in een functiemengingsfunctie die volgens de Lijst bijzondere functies Gemengd - 2 op alle adressen is toegestaan.
b. Wonen is op de begane grond niet toegestaan.
c. Het veranderen van een functie op een verdieping boven de begane grond is alleen toegestaan als de te wijzigen functie wijzigt in wonen.
d. Gebruik in strijd met de regels van dit lid is een gebruik in strijd met de bestemming.

4.3.2 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als:

a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 40 m², inclusief aan- en uitbouwen;
b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden bedrijf , maximaal 40 m^2 bedraagt, indien het bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;
d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
e. in afwijking van het gestelde onder a mag, indien de vloeroppervlakte van de woning groter is dan 150 m^2, de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf maximaal 60 m², inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, bedragen;
f. in afwijking van het gestelde onder b mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf maximaal 60 m^2 bedragen.

4.3.3 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

4.4 Afwijken van de gebruiksregels

4.4.1 Omgevingsvergunning voor een functiemengingsfunctie

a. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 4.3.1, onder a en functiemengingsfuncties toestaan op de begane grond en de daaronder gelegen bouwlagen, voor zover de functie:
I. het in het Amsterdamsestraatweg opgenomen beleid niet doorkruist,
II. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist, dan wel een bedrijfsactiviteit die qua aard en invloed op de omgeving daaraan gelijk geacht kan worden, en
III. een bijdrage levert aan de woon- en leefkwaliteit.
b. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 4.3.1, onder a en functiemengingsfuncties toestaan, voor zover de te veranderen functie geen functiemengingsfunctie is en de nieuwe functie de woon- en leefkwaliteit niet aantast.

4.4.2 Omgevingsvergunning voor wonen op de begane grond

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 4.3.1, onder a en b en wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast toestaan op de begane grond en de daaronder gelegen bouwlagen, voor zover:

a. beoordeeld vanuit het belang van transformatie woonruimte met voldoende kwaliteit ontstaat voor wat betreft de omvang, buitenruimte, daglichttoetreding en voorzieningen,
b. de nieuwe woning voldoende woonruimte heeft aan een geluidsluwe gevel en
c. de woning geen gevel heeft die aan de Marnixlaan of de Sint Josephlaan ligt.

4.4.3 Omgevingsvergunning voor een functiemengingsfunctie op de verdieping

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 4.3.1, onder c en functiemengingsfuncties toestaan op een verdieping boven de begane grond, voor zover de functie:

a. dezelfde is als of ondersteunend aan de functie op de begane grond,
b. voor een goede bedrijfsvoering noodzakelijk is,
c. geen horecafunctie is en
d. geen hinder veroorzaakt voor de aangrenzende woningen.

4.4.4 Omgevingsvergunning voor een hogere, bij wonen passende categorie

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van de regel in lid 4.3.2 onder c en bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging toestaan, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving gelijk geacht kunnen worden aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

4.5 Wijzigingsbevoegdheid

4.5.1 Wijziging naar Wonen

a. Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming wijzigen in de bestemming Wonen, als deze bestemming feitelijk en overeenkomstig de wet gerealiseerd is.
b. Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming wijzigen in de bestemming Wonen, als de eigenaar van een onroerende zaak schriftelijk akkoord is met de wijziging en voldoende aannemelijk is dat bij de realisatie van de bestemming Wonen voldaan wordt aan de kwaliteitseisen die in lid 4.4.2 genoemd worden.

4.5.2 Aanpassen Lijst bijzondere functies Gemengd - 2

Burgemeester en wethouders kunnen de Lijst bijzondere functies Gemengd - 2 wijzigen door:

a. een adres met de op het adres aangegeven functie uit de lijst te schrappen na een jaar leegstand of als het gebruik definitief is beëindigd;
b. de functie op een aangewezen adres te wijzigen of een adres met een functie aan de lijst toe te voegen, als de functie op dat adres vergund is met toepassing van artikel 2.1, lid 1, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
c. een functiemeningsfunctie toevoegen die op alle adressen is toegestaan, als die functie naar het oordeel van burgemeester en wethouders geen afbreuk kan doen aan de woon- of leefkwaliteit;
d. een algemene functiemengingsfunctie die op alle adressen is toegestaan af te voeren en voor adressen die het betreft een specifieke functiemengingsfunctie op te nemen in de lijst met specifieke functiemengingsfuncties per adres, als blijkt dat de algemene vorm van de functiemengingsfunctie afbreuk kan doen aan de woon- of leefkwaliteit.
e. een adres waar een horecabedrijf is toegestaan te schrappen, als hetzelfde horecabedrijf op een ander adres binnen het plangebied wordt gevestigd met toepassing van dit lid onder f of van lid 3.5.2 onder f;
f. een adres toe te voegen waar een horecabedrijf is toegestaan, of, voor zover op dat adres al een horecabedrijf is toegestaan, een zwaardere categorie op het adres toe te staan, als de toevoeging of de verzwaring van de categorie de feitelijke verplaatsing van een bedrijf betekent die een verbetering van de woon- en leefkwaliteit oplevert en per saldo geen verzwaring van overlast door horecabedrijven teweeg brengt.

4.5.3 Actualiseren Lijst van bedrijven 'functiemenging'

Burgemeester en wethouders kunnen de bij deze regels behorende Lijst van bedrijven functiemenging, wijzigen op grond van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening door het opnemen dan wel afvoeren van een bedrijf, indien ontwikkelingen op het gebied van de milieuhygiëne dan wel technologische ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

Artikel 5 Maatschappelijk - Onderwijs

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Maatschappelijk - Onderwijs aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. maatschappelijke voorzieningen;
b. onderwijs;
c. de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. Het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage', mag niet worden overschreden. Als er geen bebouwingspercentage is aangegeven mag het bouwvlak volledig worden bebouwd.
c. De goot- en bouwhoogte van een gebouw mogen niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte.
d. In afwijking van het bepaalde onder a mogen gebouwen van ondergeschikte aard, zoals een fietsenstalling, buiten het bouwvlak worden gebouwd tot een oppervlakte van 20 m^2 per bouwperceel tot

een maximale bouwhoogte van 3 meter;
e. ter plaatse van de aanduiding 'gymzaal' ook voor een gymzaal.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn.
b. Het gestelde onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
c. In afwijking van het gestelde onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor de voorgevelrooilijn niet meer dan 1meter hoog mogen zijn.
b. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
c. Bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die afwijken de regels onder a en b mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen niet worden vergroot.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de milieusituatie;
d. de sociale veiligheid;
e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

Artikel 6 Verkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. rijwegen bestaande uit twee keer één rijstrook, in- en uitvoegstroken daar niet bij inbegrepen;
b. fiets- en voetpaden;
c. parkeervoorzieningen;
d. water en kruisingen met water;
e. waterbeheer en waterberging;
f. hoogwaardig openbaar vervoerbanen;
g. kruisingen met railverkeer;
h. geluidwerende voorzieningen;
~~i. ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein': uitsluitend voor parkeervoorzieningen;~~
~~j.~~i. de bij de bestemming behorende verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, reclame-uitingen en kunstwerken.

6.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

6.2.1 Gebouwen

a. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.
b. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen;
b. de bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking van het bepaalde vermeld onder a., niet meer bedragen dan 4 meter;
c. de bouwhoogte van palen en masten mag in afwijking van het bepaalde vermeld onder a., niet meer bedragen dan 6 meter;
d. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 7 Verkeer - Verblijfsgebied

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
b. water, waterbeheer en waterberging;
c. groenvoorzieningen;
d. parkeervoorzieningen;
e. speelvoorzieningen;
f. terrassen;
g. bij de bestemming behorende verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

7.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd onder de volgende voorwaarden:

7.2.1 Gebouwen

a. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw;
b. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter;
b. het bepaalde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

7.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in artikel 7.2.1 onder a en artikel 7.2.1 onder b voor:

a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m².
b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 8 Wonen

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast;
b. water, waterberging;
c. het behoud van de cultuurhistorische waarden van de panden genoemd in de Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg;
d. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals (ondergrondse) gebouwde parkeervoorzieningen, ongebouwde parkeervoorzieningen, bergingen, garageboxen, tuinen, erven en terreinen.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Hoofdgebouwen

a. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
b. Het op de verbeelding aangegeven 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden. Als er geen bebouwingspercentage is aangegeven mag het bouwvlak volledig worden bebouwd.
c. De goot- en bouwhoogte van een hoofdgebouw mogen niet meer bedragen de bestaande goot- en bouwhoogte, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven.
d. De bestaande kapvorm of dakafdekking moet worden gehandhaafd, dan wel in die vorm worden vernieuwd.
e. Het wijzigen van een hoofdgebouw is in verband met lid 8.1 onder c is alleen toegestaan als geen afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische waarde zoals vermeld in bijlage 3 bij de regels.
f. Bestaande hoofdgebouwen die niet voldoen aan het bepaalde vermeld onder a, b en d mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

8.2.2 Bijbehorende bouwwerken

a. Bij een hoofdgebouw zijn bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsvergunning kunnen worden verricht.
b. Voor gebouwen die als monument zijn aangewezen, geldt dat de bijbehorende bouwwerken zoals bedoeld in de regel onder a alleen achter de achtergevel van het hoofdgebouw mogen worden gebouwd.
c. In aanvulling op de regel onder a mag de bouwgrens aan de voorgevel van de woning worden overschreden door erkers voor zover:
    1. in de rij woningen reeds erkers aanwezig zijn op het tijdstip van vaststellen van het bestemmingsplan;
    2. de erker de bouwgrens met niet meer dan 1 meter overschrijdt;
    3. de hoogte van de erker het vloerpeil van de eerste verdieping van het hoofdgebouw, met niet meer dan 0,30 meter overschrijdt;
    4. de breedte van de erker niet meer mag bedraagt dan 3,5 meter per woning.
d. Bestaande bijbehorende bouwwerken die niet voldoen aan de regel onder a tot en met c mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

8.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor de voorgevelrooilijn niet meer dan 1meter hoog mogen zijn.
b. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
c. Bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die afwijken de regels onder a en b mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen niet worden vergroot.

8.3 Specifieke gebruiksregels

8.3.1 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

a. De vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, tot een maximum van 40 m², inclusief bijbehorende bouwwerken. Wanneer de vloeroppervlakte van de woning groter is dan 150 m^2, mag de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf niet meer dan 60 m² zijn, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken.
b. De vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf, mag niet groter zijn dan 40 m^2, als het bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorende bouwwerk wordt uitgeoefend. Wanneer de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², mag de vloeroppervlakte van het aan huis verbonden bedrijf niet meer dan 60 m^2 zijn.
c. Een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.
d. Het aan-huis-verbonden bedrijf leidt niet tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer of tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte.

8.3.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

8.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in:

artikel 8.3.1 onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieuaspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

8.5 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen met betrekking tot:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld, onder andere ten aanzien van de hoogte opbouw en kapvormen;
b. de verkeersveiligheid;
c. de sociale veiligheid;
d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

Artikel 9 Waarde - Archeologie

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde - Archeologie aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

9.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Overschrijden bouwgrens

a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

11.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels zoals die zijn neergelegd in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 behoort, wordt gerealiseerd.
b. Als de in a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

11.3 Woningvorming en omzetting

a. Het veranderen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. het verkeer en de parkeersituatie;
    3. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

12.1 Strijdig gebruik

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
e. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

12.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

Het gebruik op grond van de regels in hoofdstuk 2 is slechts toegestaan onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen wordt gerealiseerd of in stand gehouden.

12.3 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de leefbaarheidstoets uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten die bij de Huisvestingsverordening 2015 horen, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefklimaat;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. de verkeers- en parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

13.1 Geluidszone industrie

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.

13.2 Wetgevingzone-wijzigingsgebied

Burgemeester en wethouders zijn op grond van artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone-wijzigingsgebied', bevoegd de daarin voorkomende bestemmingen te wijzigen in de bestemmingen die in de wijzigigingsbevoegdheid staan aangegeven.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
e. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
f. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
g. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
h. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 15 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders zijn, op grond van artikel 3.6 Wro, bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 16 Overgangsrecht

16.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

16.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervattn.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 17 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg.

Utrecht

Bijlagen

Bijlage 1 Lijst bijzondere functies Gemengd - 1

A. Winkelstraatfuncties die op alle adressen op de begane grond zijn toegestaan

Vormen van dienstverlening:

- kapper, haarverzorging
- nagelstudio
- ontharingsstudio
- pedicure
- schoonheidssalon
- fotograaf
- kleermaker
- stomerij
- wasserij
- computerservice
- pakketafhaalpunt in combinatie met detailhandel of winkelstraatfunctie
- postverzorgingsbedrijf
- printservice
- tatoeagebedrijf
- advocatenkantoor
- bankfiliaal
- geldwisselkantoor
- makelaar
- adviesbureau
- reisbureau
- uitzendbureau
- verzekeringsagentschap, assurantiekantoor

Medische en paramedische beroepen:

- apotheek
- diëtist
- fysiotherapie, manuele therapie, acupunctuur en daarmee gelijk te stellen beroepen
- huisarts
- psycholoog, pedagoog en daarmee gelijk te stellen beroepen
- tandarts, orthodontist

Overige functies:

- bibliotheek

B. Winkelstraatfuncties die alleen op het aangegeven adres op de begane grond zijn toegestaan

Vormen van bedrijven:

- Amsterdamsestraatweg 13: leverancier brood en banketproducten
- Amsterdamsestraatweg 63: leverancier haarproducten

Vormen van maatschappelijk:

- Amsterdamsestraatweg 210: zorgverlening
- Amsterdamsestraatweg 283: wijkbureau gemeente
- Amsterdamsestraatweg 419-421: zorgverlening
- Mimosastraat 2-4: zorgverlening
- Plantage 12-18: zorgverlening

Overige functies:

- Amsterdamsestraatweg 289: pandjeshuis

C. Horecafuncties die alleen op het aangegeven adres op de begane grond zijn toegestaan in de aangegeven categorie van de Lijst van horeca-activiteiten of in een lichtere categorie

- Amsterdamsestraatweg 13: horeca, categorie D2
- Amsterdamsestraatweg 24: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 86: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 110: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 111-113: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 122: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 124: café horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 206: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 234: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 236: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 238-240: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 242: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 252: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 265: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 267: horeca, categorie D1
- ~~Amsterdamsestraatweg 287D: horeca, categorie B~~
- Amsterdamsestraatweg 302: horeca, categorie D2
- Amsterdamsestraatweg 324: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 328: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 332: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 334: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 336: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 397: horeca categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 402: horeca, categorie B
- Plantage 1B: horeca, categorie D1
- Plantage 2 restaurant: horeca, categorie D1
- Weerdsingel 8: horeca, categorie D2

D. Andere functies die alleen op de begane grond op het aangegeven adres zijn toegestaan

Vormen van dienstverlening:

- Amsterdamsestraatweg 92-94: speelautomatenhal
- Amsterdamsestraatweg 102-104: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 126: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 287C-287D: seksinrichting met additionele horeca
- Amsterdamsestraatweg 294: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 338: belwinkel
- Amsterdamsestraatweg 383: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 385: speelautomatenhal

Specifieke vorm van detailhandel:

- Amsterdamsestraatweg 118: afhaalzaak
- Amsterdamsestraatweg 228: afhaalzaak
- Amsterdamsestraatweg 291: afhaalzaak

Overige functies:

- Amsterdamsestraatweg 253: fietsenstalling, onder de volgende voorwaarden: de stalling ligt minimaal 8 meter achter de voorgevel, is uitsluitend toegankelijk vanaf de Acaciastraat en de fysieke mogelijkheid om een detailhandel op de Amsterdamsestraatweg 253-255 te vestigen blijft behouden;
- Amsterdamsestraatweg 285-287: kantoor
- Amsterdamsestraatweg 292: slotenmaker
- Amsterdamsestraatweg 305: schoonmaakbedrijf

E. Niet-woonfuncties op de verdieping

- Amsterdamsestraatweg 271-279: kantoor, opslag
- Amsterdamsestraatweg 283: kantoor; wijkbureau gemeente
- Amsterdamsestraatweg 285-287: kantoor
- Mimosastraat 2-4: kantoor
- Plantage 1: kantoor, opslag

Laatst gewijzigd: 15 november 2016

Bijlage 2 Lijst bijzondere functies Gemengd - 2

A. Functiemengingsfuncties die op alle adressen op de begane grond zijn toegestaan

Vormen van dienstverlening:

- dierentrimsalon
- fitness- of wellness center
- nagelstudio
- ontharingsstudio
- pedicure
- schoonheidssalon
- fotograaf
- kleermaker
- stomerij
- wasserij
- beveiligingsbedrijf
- computerservice
- postverzorgingsbedrijf
- printservice
- administratiekantoor
- advocatenkantoor, notaris
- makelaar
- persoonlijke advisering (door deskundige)
- reisbureau
- uitzendbureau
- verzekeringsagentschap, assurantiekantoor

Medische en paramedische beroepen:

- apotheek
- diëtist
- fysiotherapie, manuele therapie, acupunctuur en daarmee gelijk te stellen beroepen
- huisarts
- psycholoog, pedagoog en daarmee gelijk te stellen beroepen
- tandarts, orthodontist

Overige bedrijven:

- atelier
- fietsenstalling
- creatieve bedrijvigheid

B. Functiemengingsfuncties die alleen op het aangegeven adres op de begane grond zijn toegestaan

[geen]

C. Horecafuncties die alleen op het aangegeven adres op de begane grond zijn toegestaan:

- Amsterdamsestraatweg 144G: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 162: horeca , categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 176: horeca, categorie D1
- Amsterdamsestraatweg 182: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 188: horeca, categorie B
- Amsterdamsestraatweg 380: horeca, categorie D2
- Amsterdamsestraatweg 390: horeca, categorie C
- Amsterdamsestraatweg 441: horeca, categorie D2
- Marnixlaan 118: horeca, categorie D1

D. Andere functies die alleen op de begane grond op het aangegeven adres zijn toegestaan

Detailhandel:

- Amsterdamsestraatweg 121
- Amsterdamsestraatweg 133
- Amsterdamsestraatweg 135
- Amsterdamsestraatweg 137
- Amsterdamsestraatweg 142
- Amsterdamsestraatweg 144A
- Amsterdamsestraatweg 144D
- Amsterdamsestraatweg 148
- Amsterdamsestraatweg 150
- Amsterdamsestraatweg 152
- Amsterdamsestraatweg 156
- Amsterdamsestraatweg 166
- Amsterdamsestraatweg 179
- Amsterdamsestraatweg 183
- Amsterdamsestraatweg 184
- Amsterdamsestraatweg 186
- Amsterdamsestraatweg 190
- Amsterdamsestraatweg 241
- Amsterdamsestraatweg 249
- Amsterdamsestraatweg 321-325
- Amsterdamsestraatweg 378
- Amsterdamsestraatweg 392
- Amsterdamsestraatweg 394
- Amsterdamsestraatweg 429-425
- Amsterdamsestraatweg 435
- Marnixlaan 8
- Marnixlaan 14
- Marnixlaan 28 en 30
- Marnixlaan 114

Andere functies, geen functiemengingsfuncties:

- Amsterdamsestraatweg 123: belwinkel
- Amsterdamsestraatweg 129: geldwisselkantoor
- Amsterdamsestraatweg 144C: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 158: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 160: belwinkel
- Amsterdamsestraatweg 164: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 168: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 170: belwinkel
- Amsterdamsestraatweg 174: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 177: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 181: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 180: kapper, haarverzorging
- Amsterdamsestraatweg 187: belwinkel
- Amsterdamsestraatweg 189: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 193: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 213-215: gokkantoor
- Amsterdamsestraatweg 396: massagesalon
- Amsterdamsestraatweg 434: kapper, haarverzorging

Maatschappelijk:

- Amsterdamsestraatweg 141: zorgverlening
- Amsterdamsestraatweg 211: zorgverlening
- Amsterdamsestraatweg 223: zorgverlening

Specifieke vorm van detailhandel:

- Amsterdamsestraatweg 115: afhaalzaak
- Amsterdamsestraatweg 138: afhaalzaak
- Amsterdamsestraatweg 191: afhaalzaak
- Amsterdamsestraatweg 225: afhaalzaak
- Marnixlaan 21-23: afhaalzaak

E. Niet-woonfuncties op de verdieping

[geen]

Laatste wijziging: 15 november 2016

Bijlage 3 Lijst cultuurhistorische waarden Amsterdamsestraatweg

Bijzondere kwaliteit van individuele panden:

adres	Kenmerken bijzondere kwaliteit
Amsterdamsestraatweg 32-34	veel metselwerk detaillering, rond 1910
Amsterdamsestraatweg 40	bijzondere detaillering en raamvormen, rond 1915
Amsterdamsestraatweg 44-44bis	apotheek met bijzonder materiaalgebruik, met name de pui, rond1950
Amsterdamsestraatweg 76-78	dubbel woonhuis met neo-klassieke vormgeving
Amsterdamsestraatweg 80-82 -84-86	bijzondere baksteen, architectuur uit 1910 en rond 1920
Amsterdamsestraatweg 101	Amsterdamseschoolstijl inclusief bijzondere pui uit1923
Amsterdamsestraatweg 108-110	bijzondere architectuur
Amsterdamsestraatweg 114	pui, rond 1916
Amsterdamsestraatweg174	bijzondere architectuur, rond 1914
Amsterdamsestraatweg 287A	bijzondere pui jaren dertig architectuur
Amsterdamsestraatweg 317	hoek Van Beuningenplein 9 stoere Amsterdamseschoolstijl, veel detaillering
Amsterdamsestraatweg 421	hoekpand in Amsterdamseschoolstijl, architectuur en volume benadrukken de hoek. Fraaie detaillering in metselwerk, raamvormen en kozijnen.

Bijzondere gevelreeksen als onderdeel van een samenhangend blok:

adres	Kenmerken bijzonder kwaliteit
Amsterdamsestraatweg 206- 222	woningbouw met winkel van Utrechtse Bouwvereniging voor Spoorwegpersoneel, vormt eenheid met beide zijstraten. Rijk versierde architectuur, rond1900
Amsterdamsestraatweg 265-269	hoek Mimosastraat1 Amsterdamseschoolstijl, paraboolvormige deur
Amsterdamsestraatweg 268 -280	baksteenarchitectuur met veel gevelversiering hoekpand witgeschilderd
Amsterdamsestraatweg 302-312	hoek Knopstraat 1 - Jugendstil - bijzondere pui
Amsterdamsestraatweg 320 (A -Q)	hoek Egelantierstraat 2 - mooie detaillering van trappenhuizen, typisch jaren dertig architectuur
Amsterdamsestraatweg 422-446	hoeken Geraniumstraat 1 en St. Josephlaan 1 - karakteristieke woningbouw van de voormalige R.K. Woningbouwvereniging Juliana.

Gevelreeksen die gekenmerkt worden door individuele panden met kwaliteit, zodat geen verhoging die alle panden gelijktrekt, is toegestaan:

adres	Kenmerken bijzonder kwaliteit
Amsterdamsestraatweg 24-54	gevelreeks met individuele panden, datering eerste kwart 20e eeuw. Kenmerkend voor de ontwikkeling langs de Amsterdamsestraatweg
Amsterdamsestraatweg 66-78	gevelreeks met individueel herkenbare panden, daterend uit de vroege ontwikkeling van bebouwing vanuit de binnenstad. Kapvormen nog relatief gaaf.

Bijlage 4 Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de ' Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven 'functiemenging' (LvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB 'functiemenging' worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering

opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit

De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van

Bedrijven 'functiemenging' niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar

SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging	**B2**

			overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**

40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN	

			HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Bijlage 5 Lijst van horeca-activiteiten

categorie van zwaar naar licht:	*beschrijving van de activiteit:*	*voorbeelden van de activiteit:*
A1	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig bieden van dansgelegenheid bij muziek, al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren.	discotheek bardancing
A2	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften, al dan niet met verstrekking van dranken en etenswaren.	zaalverhuur
B	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden.	café bar brasserie
C	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van etenswaren met de mogelijkheid van consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken.	cafetaria, snackbar grill-room fastfood-restaurant automatiek snelbuffet
D1	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van dranken.	restaurant bistro crêperie
D2	Een horecabedrijf dat zich houdt aan de openingstijden op grond van de Winkeltijdenwet, waarbij de bedrijfsactiviteiten zijn gericht op het al dan niet voor consumptie ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken, en waarbij de aard en omvang van de bedrijfsactiviteit past binnen een winkelgebied (centrumgebied) en overwegend is gebonden aan of ondersteunend is voor de winkelfunctie van dat gebied.	lunchroom ijssalon koffiebar koffie- of theehuis

Inventarisatielijst bestemmingsplan Amsterdamstraatweg

Adres	Bestaand gebruik	Toe te kennen bestemming	Opmerking
1e Daalsedijk 211-213	woning	Wonen	
1e Daalsedijk 286	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
1e Daalsedijk 292	bedrijfsruimte	Gemengd - 1 (Lijst onder A, adviesbureau)	winkelstraatfunctie
1e Daalsedijk 294	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
1e Daalsedijk 296	woning	Wonen	
1e Daalsedijk 300	woning	Wonen	
2e Daalsedijk 197	woning	Wonen	
2e Daalsedijk 56	woning	Wonen	
2e Daalsedijk 58	bouwbedrijf	Gemengd - 2, Lijst onder A (bedrijven, cat. 1 en 2)	functiemengingsfunctie
2e Daalsedijk 60-68	woning	Wonen	
2e Daalsedijk 70	huisartsenpraktijk	Gemengd - 2, Lijst onder A (medisch beroep)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 1	school	Maatschappelijk	
Amsterdamsestraatweg 3	gymzaal	Maatschappelijk	
Amsterdamsestraatweg 5-7	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 9-11	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 13	leverancier, winkel	Gemengd - 1, Lijst onder B, leverancier brood- en banketproducten	winkelstraatfunctie op adres
Amsterdamsestraatweg 13	lunchroom	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D2	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 15	supermarkt	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 17-21	supermarkt	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 27-29	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 29-35	supermarkt	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 59	kleermaker, stomerij	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kleermaker, stomerij)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 61	nagelstudio	Gemengd - 1 (Lijst onder A, nagelstudio)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 63	leverancier haarproducten	Gemengd - 1, Lijst onder B, leverancier haarproducten	winkelstraatfunctie op adres
Amsterdamsestraatweg 67	kledingzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 73-79	drogisterij	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 75-77	computerwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 79	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	

Amsterdamsestraatweg 81	kapper, haarverzorging	Gemengd – 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 83	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 85	kledingzaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 87	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 89	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 91	geldwisselkantoor	Gemengd – 1 (Lijst onder A, geldwisselkantoor)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 93	onbekend	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 95	rookwarenwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 97	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 99	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 101	fietsenwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 107	advocatenkantoor	Gemengd – 1 (Lijst onder A, advocatenkantoor)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 109	juwelier	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 111–113	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 115	afhaalzaak	Gemengd – 2, Lijst onder D, afhaalzaak	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 117	onbekend (staat leeg)	Gemengd – 2 (functiemengingsfunctie)	
Amsterdamsestraatweg 119	woning met kantoor	Gemengd – 2 (functiemengingsfunctie)	
Amsterdamsestraatweg 121	winkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 123	belwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, belwinkel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 125	slijterij	Gemengd – 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 127	nagelstudio	Gemengd – 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 129	geldwisselkantoor	Gemengd – 2, Lijst onder D, geldwisselkantoor	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 131	postverzorgingsbedrijf	Gemengd – 2, Lijst onder A (postverzorgingsbedrijf)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 133	onbekend	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 135	haarwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 137	winkel (staat leeg)	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 139	haarwinkel	Gemengd – 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 141	zorgverlening	Gemengd – 2, Lijst onder D, zorgverlening	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 171–173	uitzendbureau	Gemengd – 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 177	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 179	fietsenwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 181	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie

Amsterdamsestraatweg 183	fietsenwinkel	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 185	kleermaker	Gemengd - 2, Lijst onder A (kleermaker)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 187	belwinkel	Gemengd - 2, Lijst onder D, belwinkel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 189	massagesalon	Gemengd - 2, Lijst onder D, massagesalon	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 191	afhaalzaak	Gemengd - 2, Lijst onder D, afhaalzaak	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 193	massagesalon	Gemengd - 2, Lijst onder D, massagesalon	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 195	winkel	Gemengd - 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 197	sexshop	Gemengd - 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 199	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 201	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 203	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 205	kleermaker	Gemengd - 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 207	makelaar	Gemengd - 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 209	woning	Wonen	transformatie
Amsterdamsestraatweg 211	welzijnsorganisatie	Gemengd - 2, Lijst onder D, welzijnsorganisatie	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 213-215	gokkantoor	Gemengd - 2, Lijst onder D, gokkantoor	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 217-219	woning	Wonen	transformatie
Amsterdamsestraatweg 221	onbekend (staat leeg)	Gemengd - 2 (functiemengingsfunctie)	
Amsterdamsestraatweg 223	zorgverlening, dagbesteding	Gemengd - 2, Lijst onder D, zorgverlening	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 225	pizza-afhaalzaak	Gemengd - 2, Lijst onder D, afhaalzaak	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 227	bedrijfsruimte	Gemengd - 2 (bedrijf, cat. 1 en 2)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 229	onbekend (staat leeg)	Gemengd - 2 (functiemengingsfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 231-235	winkel (staat leeg)	Gemengd - 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 237	wasserij	Gemengd - 2, Lijst onder A (wasserij)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 239	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 241	woninginrichting	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 243	makelaar	Gemengd - 2, Lijst onder A (makelaar)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 245	wellness center	Gemengd - 2, Lijst onder A (fitness- of wellness center)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 247	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 249	winkel (staat leeg)	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 251	kapper, haarverzorging	Gemengd - 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 253-255	winkel (staat leeg)	Gemengd - 1 (detailhandel)	

Amsterdamsestraatweg 257	functie onbekend	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 259	adviesbureau	Gemengd – 1 (Lijst onder A, adviesbureau)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 261-263	fietsenwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 265	café	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 267	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 269	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 271	winkel (staat leeg)	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 273	kapper, haarverzorging	Gemengd – 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 273A	winkel (staat leeg)	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 275	slijterij	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 277	kledingzaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 277A	bloemenzaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 279	kantoorartikelen, tabak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 283	gemeentekantoor	Gemengd – 1, Lijst onder B, wijkbureau gemeente	winkelstraatfunctie op adres
Amsterdamsestraatweg 283	1e etage gemeentekantoor	Gemengd – 1, Lijst onder E, kantoor gemeente	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 285-287	kantoor	Gemengd – 1, Lijst onder D, kantoor	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 285-287	1e etage kantoor	Gemengd – 1, Lijst onder E, kantoor	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 287A	telefoonwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 287B	fotozaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 287C	bordeel (staat leeg)	Gemengd – 1, Lijst onder D, seksinrichting met additionele horeca	
Amsterdamsestraatweg 287D	bordeel (staat leeg)	Gemengd – 1, Lijst onder D, seksinrichting met additionele horeca~~C, horeca, categorie B~~	~~vergunning voor horeca B~~
Amsterdamsestraatweg 289	pandjeshuis	Gemengd – 1, Lijst onder B, pandjeshuis	winkelstraatfunctie op adres
Amsterdamsestraatweg 291	afhaalzaak	Gemengd – 1, Lijst onder D, afhaalzaak	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 293	fanshop	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 295	reisbureau	Gemengd – 1 (Lijst onder A, reisbureau)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 297-301	supermarkt	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 303	kapper, haarverzorging	Gemengd – 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 305	schoonmaakbedrijf	Gemengd – 1, Lijst onder D, schoonmaakbedrijf	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 307	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 309	woning	Wonen	

Amsterdamsestraatweg 311	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 315	computerspelwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 317	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 319	beveiligingsbedrijf	Gemengd – 2, Lijst onder A (beveiligingsbedrijf)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 321-325	meubelzaak	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 327	fysiotherapie	Gemengd – 2, Lijst onder A (paramedisch beroep)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 329-335	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 337-351	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 353	gereedschapwinkel	Gemengd – 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 355-357	bankfiliaal	Gemengd – 1 (Lijst onder A, bankfiliaal)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 359-365	supermarkt	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 373	apotheek	Gemengd – 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 373-377	warenhuis	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 379	bakkerij	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 381	dienstverlening (staat leeg)	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 383	massagesalon	Gemengd – 1, Lijst onder D, massagesalon	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 385	speelautomatenhal	Gemengd – 1, Lijst onder D, speelautomatenhal	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 387	patisserie	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 389	fietsenwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 391-393	drogisterij	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 395	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 397	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 399	kringloopwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 401-405	warenhuis	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 409-411	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 413-415	fietsenwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 421-419	thuiszorg	Gemengd – 1, Lijst onder B, zorgverlening	winkelstraatfunctie op adres
Amsterdamsestraatweg 423	stomerij	Gemengd – 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 425-429	seksshop	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 431-433	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 435	gitaarwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 437	woning	Wonen	

Amsterdamsestraatweg 439	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 441	coffeeshop (staat leeg)	Gemengd - 2, Lijst onder C, horeca, categorie D2	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 24	restaurant	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 26	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 28-30	tatoeage	Gemengd - 1 (Lijst onder A, tatoeagebedrijf)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 32	kledingzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 34	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 38	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 40	groentenwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 42	winkel feestartikelen	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 44	apotheek	Gemengd - 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 48	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 50	woning met kantoor	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 52-54	winkel feestartikelen	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 60	supermarkt	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 64	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 66	slijterij	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 68	tapijthandel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 70	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 72	printcentrum	Gemengd - 1 (Lijst onder A, printservice)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 74	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 76-78	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 80-82	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 84	wasserij	Gemengd - 1 (Lijst onder A, wasserij)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 86	snackbar	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie C	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 88	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 92-94	speelautomatenhal	Gemengd - 1, Lijst onder D, speelautomatenhal	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 96	telefoonwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 98	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 100	muziekwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 102-104	massagesalon	Gemengd - 1, Lijst onder D, massagesalon	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 106	fotozaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	

Amsterdamsestraatweg 108	haarwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 110	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 112	rookwaren	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 114	kapper, haarverzorging	Gemengd – 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 116	vishandel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 118	afhaalzaak	Gemengd – 1, Lijst onder D, afhaalzaak	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 120	winkel (staat leeg)	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 122	café	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 124	café	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 126	massagesalon	Gemengd – 1, Lijst onder D, massagesalon	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 128–134	paramedische praktijk	Gemengd – 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 138	afhaalzaak	Gemengd – 2, Lijst onder D, afhaalzaak	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 140	nagelstudio	Gemengd – 2, Lijst onder A (nagelstudio)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 142	bakkerij	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 144A	fietsenwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 144B	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 144C	massagesalon	Gemengd – 2, Lijst onder D, massagesalon	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 144D	telefoonwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 144G	restaurant	Gemengd – 2, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 144H–K	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 146	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 148	kledingzaak	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 150	supermarkt	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 152	woninginrichting	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 156	winkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 158	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 160	belwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, belwinkel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 162	restaurant	Gemengd – 2, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 164	massagesalon	Gemengd – 2, Lijst onder D, massagesalon	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 166	winkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 168	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 170	belwinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, belwinkel	geen functiemengingsfunctie

Amsterdamsestraatweg 172	postverzorging	Gemengd – 2, Lijst onder A (postverzorgingsbedrijf)	functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 174	kapper, haarverzorging	Gemengd – 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 176	restaurant	Gemengd – 2, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 180	kapper	Gemengd – 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 182	snackbar	Gemengd – 2, Lijst onder C, horeca, categorie C	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 184	parfumerie	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 186	supermarkt	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 188	café	Gemengd – 2, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 190-192	fietsenwinkel	Gemengd – 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 194	sportwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 196	kapper, haarverzorging	Gemengd – 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 198	geldwisselkantoor	Gemengd – 1 (Lijst onder A, geldwisselkantoor)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 202	nagelstudio	Gemengd – 1 (Lijst onder A, nagelstudio)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 204	telefoonwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 206	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 208	slagerij	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 210	zorgverlening	Gemengd – 1, Lijst onder B, zorgverlening	
Amsterdamsestraatweg 212	kledingzaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 214	kapper, haarverzorging	Gemengd – 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 216	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 218	winkel (staat leeg)	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 220	kledingzaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 222	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 224	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 226	electronicawinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 228	afhaalzaak	Gemengd – 1, Lijst onder D, afhaalzaak	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 230-232	bakkerij	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 234	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 236	café	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 238-240	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 242	snackbar	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie C	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 244	fysiotherapie	Gemengd – 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie

Amsterdamsestraatweg 246	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 248-250	keukenzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 252	snackbar	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie C	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 254	haarwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 256	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 258	meubelzaak	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 260	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 262	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 264	winkel met bedrijfsruimte	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 266	makelaar	Gemengd - 1 (Lijst onder A, makelaar)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 268	telefoonwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 270	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 272	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 274	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 276	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 278	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 280	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 282-284	tapijthandel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 286-288	warenhuis	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 290	ontharingsstudio	Gemengd - 1 (Lijst onder A, ontharingsstudio)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 292	slotenmaker	Gemengd - 1, Lijst onder D, slotenmaker	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 294	massagesalon	Gemengd - 1, Lijst onder D, massagesalon	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 296	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 296A	fotograaf	Gemengd - 1 (Lijst onder A, fotostudio)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 298-300	vishandel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 302	lunchroom	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D2	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 304	winkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 306	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 308	poelier	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 310	sekswinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 312	wasserij	Gemengd - 1 (Lijst onder A, wasserij)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 314	winkel automaterialen	Gemengd - 1 (detailhandel)	

Amsterdamsestraatweg 316	supermarkt	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 318	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 320	poort speeltuin	Gemengd – 1 (ondergeschikt)	doorgang naar speeltuin
Amsterdamsestraatweg 320C	tandzorg	Gemengd – 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 320F	uitzendbureau	Gemengd – 1 (Lijst onder A, uitzendbureau)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 320I	kapper, haarverzorging	Gemengd – 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 320	juwelier	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 322	makelaar	Gemengd – 1 (Lijst onder A, makelaar)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 324	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 326	kledingzaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 328	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 330	kledingzaak	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 332	café	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 334	restaurant	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 336	café	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 338	belwinkel	Gemengd – 1, Lijst onder D, belwinkel	geen winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 340-342	winkel (staat leeg)	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 344	huishoudelijke artikelen	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 346-350	winkel (staat leeg)	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 374-376	electronicawinkel	Gemengd – 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 378	electronicawinkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 380	lunchroom	Gemengd – 2, Lijst onder C, horeca, categorie D2	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 384-388	woningen	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 390	snackbar	Gemengd – 2, Lijst onder C, horeca, categorie C	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 392	winkel	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 394	kledingzaak	Gemengd – 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 396	massagesalon	Gemengd – 2, Lijst onder D, massagesalon	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 398	woning met winkel	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 400	winkel	Gemengd – 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Amsterdamsestraatweg 402	café	Gemengd – 1, Lijst onder C, horeca, categorie B	horecafunctie
Amsterdamsestraatweg 404	keramiekwinkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 406	winkel	Gemengd – 1 (detailhandel)	

Amsterdamsestraatweg 408	kapper, haarverzorging	Gemengd - 1 (Lijst onder A, kapper, haarverzorging)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 410 bis	assurantiekantoor	Gemengd - 1 (Lijst onder A, assurantiekantoor)	winkelstraatfunctie
Amsterdamsestraatweg 412	dierenwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 414-416	fietsenwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 418	opticiën	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 420	kantoorhandel, rookwaar	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Amsterdamsestraatweg 422-432	woning	Wonen	
Amsterdamsestraatweg 434	kapper, haarverzorging	Gemengd - 2, Lijst onder D, kapper, haarverzorging	geen functiemengingsfunctie
Amsterdamsestraatweg 436-446	woning	Wonen	
Anemoonstraat 1 -1bis	woning	Wonen	
Van Beuningenplein 1	woning	Wonen	
Geraniumstraat 1	fitness center	Gemengd - 2, Lijst onder A (fitness- of wellness center)	functiemengingsfunctie
Josephlaan 2	bloemenzaak	Gemengd - 2 (detailhandel (hoekpand))	hoekpand
Marnixlaan 8	telecomwinkel	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Marnixlaan 10	woning	Wonen	
Marnixlaan 12	woning	Wonen	
Marnixlaan 14	juwelier	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Marnixlaan 16-20	woningen	Wonen	
Marnixlaan 22	woning	Wonen	
Marnixlaan 24-26	woningen	Wonen	
Marnixlaan 28-30	tapijthandel	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Marnixlaan 32-110	woningen	Wonen	
Marnixlaan 112	dienstverlening (staat leeg)	Gemengd - 2, Lijst onder A	
Marnixlaan 114	winkel (staat leeg)	Gemengd - 2, Lijst onder D, detailhandel	geen functiemengingsfunctie
Marnixlaan 116	woning	Wonen	
Marnixlaan 118	restaurant	Gemengd - 2, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Marnixlaan 3-5	woningen	Wonen	
Marnixlaan 7	woning	Wonen	
Marnixlaan 9-19	woningen	Wonen	
Marnixlaan 21-23	pizza-afhaalzaak	Gemengd - 2, Lijst onder D, afhaalzaak	geen functiemengingsfunctie
Marnixlaan 25-57	woningen	Wonen	
Marnixlaan 59	tandarts	Gemengd - 2, Lijst onder A (medisch beroep)	functiemengingsfunctie

Marnixlaan 61	kapper, haarverzorging	Gemengd - 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Marnixlaan 63-97	woningen	Wonen	
Marnixlaan 99	makelaar	Gemengd - 2 (winkelstraatfunctie (hoekpand))	hoekpand
Mimosastraat 2 en 4	zorgverlening (staat leeg)	Gemengd - 1, Lijst onder B, zorgverlening	winkelstraatfunctie op adres
Ondiep Zuidzijde 201-237	woningen	Wonen	
Ondiep Zuidzijde 199	oosterse geneeskunde	Gemengd - 1 (Lijst onder A, paramedisch beroep)	winkelstraatfunctie
Plantage 2	restaurant	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Plantage 4	drogisterij	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Plantage 6	warenhuis	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Plantage 10	kringloopwinkel	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Plantage 12-18	thuiszorg, welzijn	Gemengd - 1, Lijst onder B, thuiszorginstelling	winkelstraatfunctie op adres
Plantage 20-170	woningen	Wonen	
Plantage 17-155	woningen	Wonen	
Plantage 15	supermarkt	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Plantage 7-13	warenhuis	Gemengd - 1 (detailhandel)	
Plantage 1	onbekend	Gemengd - 1 (Lijst onder A, bibliotheek)	winkelstraatfunctie
Plantage 1A en 1B	restaurant	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D1	horecafunctie
Weerdsingel 8	lunchroom	Gemengd - 1, Lijst onder C, horeca, categorie D2	horecafunctie

Laatst gewijzigd: 15 november 2016

Gemeente Utrecht

Beoordeling luchtkwaliteit Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

Conform: Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Colofon

Uitgave
Gemeente Utrecht,
Sector Milieu & Mobiliteit
Afdeling Expertise Milieu

Auteur
drs. A.M.M. (Wiet) Baggen en
drs, L.G.C. (Lara) Haxe-Verhoeven

Projectnaam
Beoordeling luchtkwaliteit Amsterdamsestraatweg

Rekenmodel
NSL-Rekentool-2016

Verkeersmodel
Vru3.3u

Datum 15 december 2016

Meer informatie
Adres
Telefoon 030 - 286 0000
E-Mail milieu@utrecht.nl
www.utrecht.nl/milieu

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Doel luchtkwaliteitsonderzoek 4
1.3 Plangebied en -omschrijving 4
1.4 Leeswijzer 4
2 Wetgeving 5
2.1 Wet luchtkwaliteit 5
2.2 Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) 6
2.3 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 7
2.4 Besluit gevoelige bestemmingen 7
2.5 Beschouwde stoffen 8
3 Onderzoeksopzet en invoergegevens 9
3.1 Uitgevoerde luchtberekeningen 9
3.2 Invoergegevens verkeer 10
4 Resultaten 12
4.1 Inleiding en resultaten 12
4.2 Bespreking resultaten 12
5 Samenvatting en Conclusie 12
Bijlage 1. Invoergegevens 14
Bijlage 2. Resultaten 17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In opdracht van de sector Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO is door de afdeling Milieu en Mobiliteit (Expertise Milieu) een beoordeling van de luchtkwaliteit verricht voor het gebied Amsterdamsestraatweg.

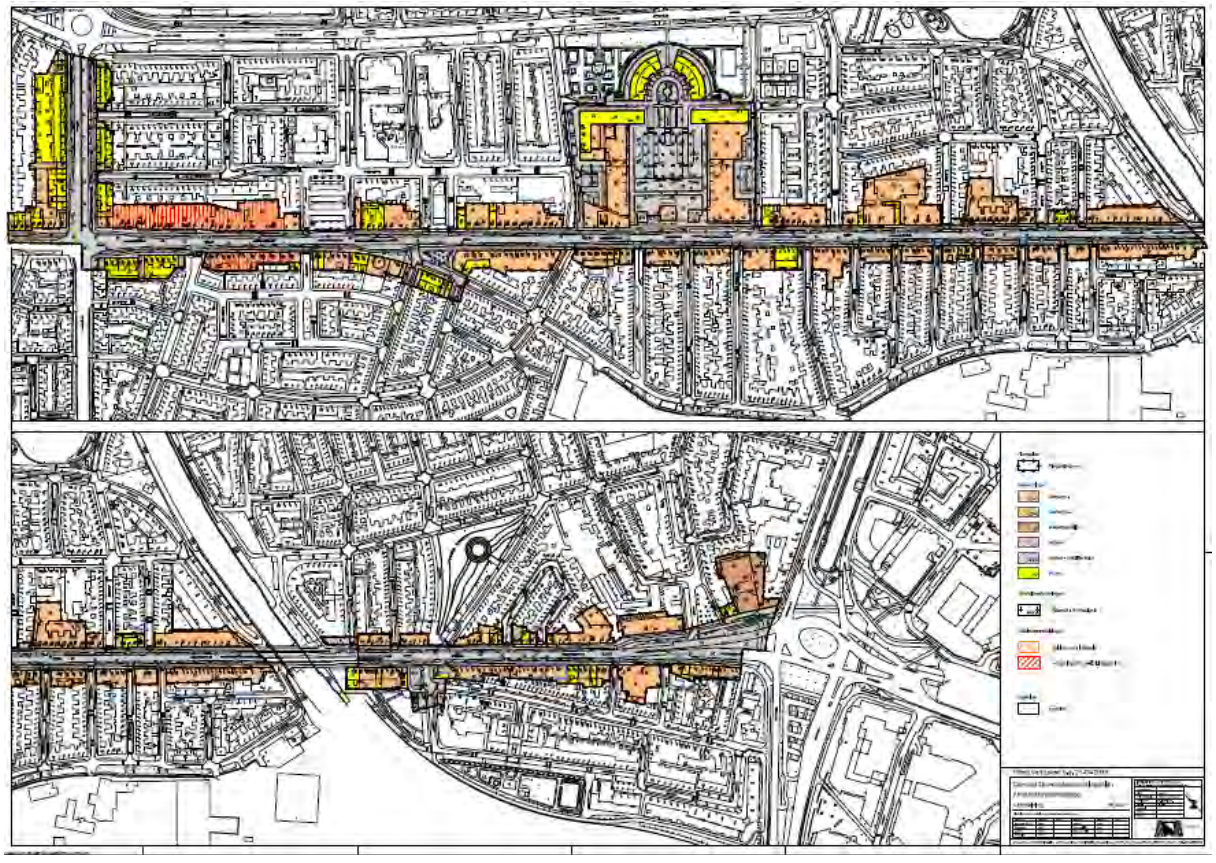
1.2 Doel luchtkwaliteitsonderzoek

In dit onderzoek wordt de ontwikkeling in het bestemmingsplangebied Amsterdamsestraatweg getoetst aan de luchtkwaliteitseisen. Het onderzoek toetst of het project ook met de laatste inzichten zonder overschrijdingen gerealiseerd kan worden. Het rapport vormt een onderbouwing voor het aspect luchtkwaliteit bij de relevante ruimtelijke besluiten.

1.3 Plangebied en -omschrijving

Het plangebied Amsterdamsestraatweg loopt over de Amsterdamsestraatweg van de Weerdsingel Westzjide tot aan de Cornelis Mertensstraat. De Marnixlaan valt voor de eerste ca 100 meter ook binnen het plangebied.

Het bestemmingsplan omvat meerdere onderdelen die tot doel hebben om de leefbaarheid van het gebied te vergroten.



Figuur 1.1: Bestemmingsplangebied Amsterdamsestraatweg

1.4 Leeswijzer

In deze rapportage wordt allereerst in hoofdstuk 2 ingegaan op het wettelijke kader, waarna in hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de gehanteerde onderzoeksopzet en de gebruikte invoergegevens. In hoofdstuk 4 komen de berekeningsresultaten aan de orde. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 afgesloten met de conclusies.

2 Wetgeving

Dit hoofdstuk licht de regelgeving rond luchtkwaliteit toe. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), die op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking is getreden (ook wel genoemd de "Wet luchtkwaliteit"). De Wet luchtkwaliteit (Wlk) stelt de verplichting om de invloed van het plan op de luchtkwaliteit te beoordelen.

In de Wet op de ruimtelijke ordening is vastgelegd dat bestemmingsplannen ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden opgesteld. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij ruimtelijke planvorming uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd.

2.1 Wet luchtkwaliteit

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht, is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (Wlk) middels de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (Stb 414, 2007). Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden. Deze wet is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit. Onder de Wlk vallen onder andere de volgende AMvB's en Ministeriele Regelingen:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (StB 440, 2007);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (SC 218, 2007);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (SC 220, 2007) alsmede de Wijziging Regeling beoordeling luchtkwaliteit (voor het laatst gewijzigd op 10 augustus 2009.

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) staat een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen. Het gaat in ieder geval om ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen milieu, die direct gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben en daardoor kunnen bijdragen aan overschrijding van een grenswaarde.

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit uitoefenen, indien aannemelijk is gemaakt dat:

a) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
b1) de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
b2) bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
c) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde is opgenomen (lid 1 onder c);
d) het voorgenomen besluit past binnen, is genoemd in of is in elk geval niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Met andere woorden, luchtkwaliteitseisen vormen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, als tenminste aan één van de bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan.

Toepasbaarheid (artikel 5.19 lid 2 Wm)

De luchtkwaliteitseisen zijn niet van toepassing in onderstaande situaties:

a) locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is;
b) terreinen waarop een of meer inrichtingen zijn gelegen, "waarop de arbo-wetgeving van toepassing is";
c) de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

Op 1 augustus 2009 zijn de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Tevens is op deze datum het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht geworden.

NSL

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten. Het NSL moet ervoor zorgen dat gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) wel aan de grenswaarden gaan voldoen. Het NSL bevat daartoe een omvangrijk maatregelenpakket, met zowel landelijke, regionale als gemeentelijke maatregelen. Op deze maatregelen rust een uitvoeringsplicht.

Op 1 augustus 2009 zijn de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Met het Derogatiebesluit heeft Nederland van de Europese Commissie uitstel (derogatie) gekregen van de termijnen waarbinnen aan de grenswaarden moet worden voldaan. Het NSL, dat tevens op 1 augustus 2009 van kracht geworden is, heeft ter onderbouwing gediend van de derogatie.

De derogatie is op 1-1-2015 afgelopen. Om te kunnen monitoren of de grenswaarden in 2015 gehaald zijn, loopt het NSL door tot en met 31-12-2016.

De monitoring van het NSL vindt plaats met behulp van de 'Monitoringstool'. Met de 'Monitoringstool' wordt de voortgang van het NSL bewaakt. Het RIVM stelt jaarlijks een monitoringsrapportage op, waarin de uitkomsten van de Monitoringstool worden beschreven. Als hieruit blijkt dat een maatregel minder effect heeft of een project juist meer luchtverontreiniging oplevert, vereist de systematiek van het NSL dat er extra maatregelen worden genomen.

Grenswaarden

In de bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijn stof), lood, koolmonoxide en benzeen. Aan de meeste van deze stoffen wordt in Nederland ruimschoots voldaan. Tabel 2.1 geeft aan welke normen voor de Nederlandse situatie relevant zijn.

Tabel 2.1: Normen uit de Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
Stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	uurgemiddelde concentratie	max. 18 keer per kalenderjaar meer dan 200 µg/m³
Fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per kalenderjaar meer dan 50 µg/m³
Fijn stof ($PM_{2.5}$)	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m³

2.2 Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

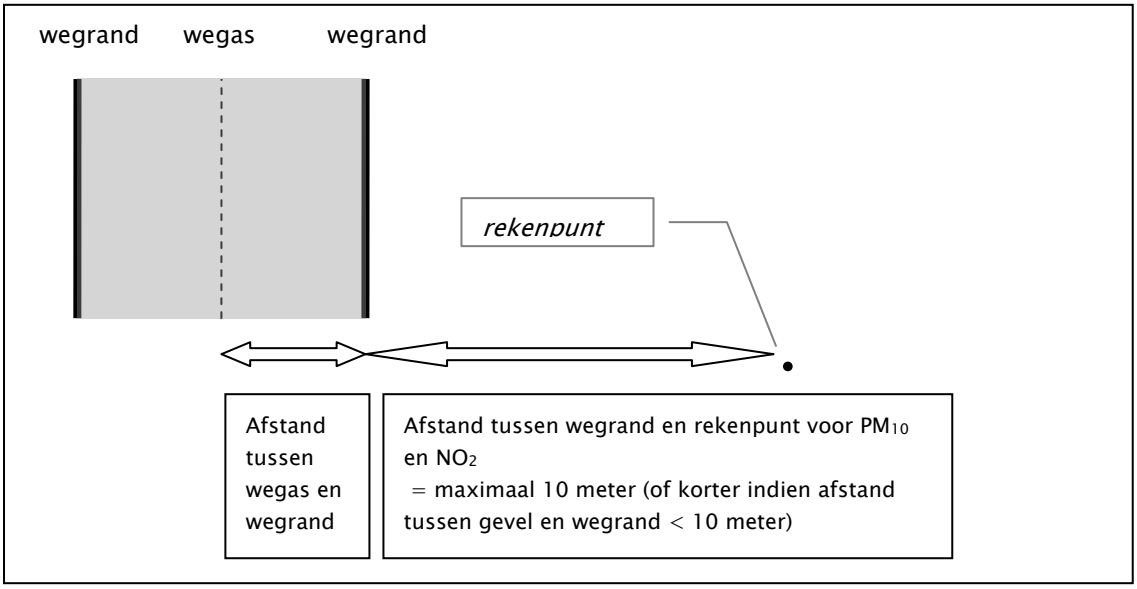
In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de Regeling NIBM zijn uitvoeringsregels vastgelegd met betrekking tot het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM). Een project of plan is NIBM als de toename van de concentraties door het project niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2).

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project niet is opgenomen in de Regeling NIBM, dan moet op andere wijze aannemelijk worden gemaakt dat het project NIBM bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van verkeers- of luchtberekeningen.
Daarbij moet rekening worden gehouden met de anticumulatiebepaling (artikel 5 Besluit NIBM). Dit betekent dat nibm-locaties (kantoren, woningen, inrichtingen etc.) die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die in elkaars nabijheid zijn gelegen dienen te worden beschouwd als één locatie. Als criterium voor nabijheid wordt een afstand gehanteerd van 1.000 meter vanaf de grens van

de betreffende locatie of inrichting. Locaties of inrichtingen mogen buiten beschouwing blijven, voor zover de toename van de concentraties ter plaatse niet meer bedraagt dan 0,1 µg/m^3

2.3 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitonderzoeken. In de regeling zijn het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit, de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 en de regeling Ozon geïntegreerd. De regeling bevat bepalingen over de plaats waar bij wegen of inrichtingen gerekend dient te worden. Eén van de belangrijkste punten in de regeling is het vastleggen van meetafstanden en rekenafstanden. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen worden de concentraties stikstofdioxide en fijn stof bepaald op maximaal 10 meter van de wegrand. Als de rooilijn van bebouwing dichter bij de weg staat dan deze afstand dient de afstand vanaf de wegrand tot de rooilijn aangehouden te worden (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1. Te hanteren afstanden voor NO_2 en PM_{10}.

Tevens is in de regeling vastgelegd met welke rekenmethode gerekend dient te worden. Voor dit luchtkwaliteitonderzoek is voor vrijwel alle wegen binnen het plangebied gebruik gemaakt van standaard rekenmethode 1. Bij toepassing van deze methode voldoet de beschouwde situatie aan de volgende voorwaarden:

- de weg ligt in een stedelijke omgeving;
- de maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 meter ten opzichte van de weg-as[1];
- er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de wegen en de omgeving;
- langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies.

2.4 Besluit gevoelige bestemmingen

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

Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, met name kinderen, ouderen en zieken. Het Besluit beoogt de realisering van gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke provinciale en rijkswegen tegen te gaan, als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit voor fijn stof of stikstofdioxide. Voor een rijksweg speelt een onderzoekszone van 300 meter en voor provinciale wegen 50 meter, vanaf de rand van de weg. Binnen deze zone moet worden onderzocht of sprake is van een (dreigende) overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit.

[1] Voor de wegtypen 1 en 4 geldt een maximum van 60 meter.

Kort samengevat geldt dat, indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden in een onderzoekszone, een gevoelige bestemming ofwel niet gerealiseerd mag worden (bij nieuwbouw) ofwel niet mag worden uitgebreid (bij bestaande bouw).

In het onderhavige bestemmingsplan worden geen gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt binnen de onderzoekszone, zodat het Besluit gevoelige bestemmingen hier niet van toepassing is.

2.5 Beschouwde stoffen

Uit metingen en berekeningen van het LML[2] en PBL[3] (o.a. de Grootschalige Concentraties Nederland) en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat in Nederland alleen nog lokaal sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarde voor de stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Voor de concentraties van de overige luchtverontreinigende stoffen geldt dat deze reeds geruime tijd en overal in Nederland op een niveau liggen dat algemeen als aanvaardbaar wordt beschouwd. Fijn stof en NO_2 zijn daarmee de meest relevante stoffen in het kader van de beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

In dit onderzoek wordt de gedetailleerde analyse van de luchtkwaliteit daarom beperkt tot de voor luchtkwaliteit maatgevende stoffen fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Voor fijn stof zijn zowel de jaargemiddelde concentraties bepaald als het aantal dagen per jaar dat de concentraties fijn stof hoger zijn dan 50 µg/m^3. Voor stikstofdioxide zijn de jaargemiddelde concentraties bepaald. Overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide vinden in Utrecht niet plaats.

[2] LML: 'Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit', www.lml.rivm.nl

[3] PBL: 'Planbureau voor de leefomgeving' www.pbl.nl

3 Onderzoeksopzet en invoergegevens

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de luchtkwaliteitsbeoordeling uitgewerkt.

3.1 Uitgevoerde luchtberekeningen

De luchtberekeningen zijn uitgevoerd voor de relevante wegen (hoofdwegen en ontsluitingswegen) in het bestemmingsplangebied Amserdamsestraatweg. De voor dit onderzoek gebruikte verkeersgegevens worden in paragraaf 3.2 besproken.

Jaar van vaststelling (2016)
Het bestemmingsplan zal naar verwachting in 2016 worden vastgesteld. Voor de omgeving rondom het plangebied zijn in de NSL-Monitoringstool geen gegevens beschikbaar voor het jaar van vaststelling, maar er zijn wel gegevens beschikbaar voor 2015 en 2025. Hiervan is 2015 het meest kritisch. Het jaar 2015 is daarom gekozen als basisjaar voor de berekening.

In de berekeningen is gebruik gemaakt van de emissiefactoren en overige wegbijdragen, zoals gepubliceerd in maart 2016. Het toepassen van deze emissiefactoren en wegbijdragen is worst case ten opzichte van de verwachte situatie na de ingebruikname van de ontwikkelde functies. Dit komt doordat de emissie van het gemiddelde Nederlandse wagenpark in de loop der tijd afneemt als gevolg van autonome verschoning van het wagenpark. Dit blijkt ook uit de NSL-Monitoringstool, waarin de verwachte concentraties voor het plangebied in 2015 hoger zijn dan in 2025.

10 jaar na vaststelling (2026)
Voor de omgeving rondom het plangebied zijn in de NSL-Monitoringstool geen gegevens beschikbaar voor 10 jaar na vaststelling, maar er zijn wel gegevens beschikbaar voor 2020 en 2030. Hiervan is 2020 het meest kritisch. Dit blijkt ook uit de NSL-Monitoringstool, waarin de autonome concentraties voor het plangebied in 2020 hoger zijn dan in 2030. De berekeningen hebben daarom plaatsgevonden met de verkeers- en emissiegegevens uit de NSL-monitoringstool voor 2020. De receptoren zijn gelijk aan de berekening voor het jaar na vaststelling.

Berekeningsmethode
De berekeningen van de effecten van de nieuwe inzichten op de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd met de NSL-Rekentool-2016. Met dit model worden de concentraties schadelijke stoffen berekend uitgaande van drie componenten: de achtergrondconcentratie, de lokale bijdragen en de bijdrage van het onderhavige plan.



Figuur 3.1 Overzicht receptoren binnen het plangebied

3.2 Invoergegevens verkeer

In deze paragraaf worden de belangrijkste invoergegevens besproken. De complete invoergegevens zijn opgenomen in bijlage 1.

Verkeersintensiteiten

Voor de berekening van de verkeersintensiteiten in het plangebied heeft de gemeente gebruik gemaakt van het verkeersmodel Vru3.3u, zoals dat door het college van B&W van de gemeente Utrecht op 1 november 2016 is vastgesteld. In het verkeersmodel Vru3.3u is de Utrechtse situatie qua ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen) meer gedetailleerd en geactualiseerd opgenomen. Het basisjaar voor het autoverkeer is 2015 en het vrachtverkeer is nader gedifferentieerd naar middelzware en zware voertuigen.

Het verkeersmodel heeft vervolgens uit de inwonersaantallen en arbeidsplaatsen (aan de hand van reismotief, zoals woon-werk, studie, zakelijk, recreatief) het aantal autoritten berekend. De gebruikte verkeersgegevens zijn opgenomen in bijlage 1. Voor het project geldt geen verkeer aantrekkende werking, dus de intensiteiten uit 2015 zijn gelijk aan de autonome intensiteiten in VRU3.3u voor het jaar 2015.

Overige invoergegevens

De overige invoergegevens betreffen de input van de rekenmodel NSL-Rekentool. Het gaat om zaken als wegvaklengte, samenstelling verkeer (licht, midden, zwaar), snelheidstype, stagnatiefactor, en bijdrage van SRM2-wegen uit de omgeving. Bijlage 1 geeft een toelichting op en inzicht in de gebruikte parameters.

Voor de wegtypen, bomenfactor, afstand tot de weg en bebouwing is een nieuwe inschatting gemaakt op basis van de projectgegevens. De wegen en rekenpunten in het modelgebied zijn gecontroleerd aan de hand van de voorgenomen aanpassingen en de huidige situatie. Deze aanpassingen leiden ertoe dat meerdere rekenpunten een nieuw wegtype hebben gekregen en dat dat enkele rekenpunten verplaatst zijn om beter bij de gevel te passen. De verplaatsingen zijn doorgaans kleiner dan 0,5 meter.

Het plan voorziet in het voornemen om de bomenrijen meer continu te maken. In een stedelijke omgeving hebben bomen een concentratieverhogend effect, doordat de verdunning van de door het verkeer uitgestoten gassen wordt vertraagd. In de berekening is de worst case aanname toegepast dat de bomenfactor langs de gehele weg wordt verhoogd naar 1.25. Een bomenfactor van 1.25 houdt in dat de bomen een onderlinge afstand hebben die kleiner is dan 15 meter.

4 Resultaten

4.1 Inleiding en resultaten

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$). Er zijn in dit onderzoek daarom alléén berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$).

In bijlage 2 zijn de volledige berekeningsresultaten voor alle onderzochte wegvakken opgenomen voor stikstofdioxide (NO_2, de jaargemiddelde concentratie) en fijn stof (PM_{10}, de jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde concentratie) weergegeven. De resultaten voor fijn stof zijn exclusief zeezoutaftrek.

In tabel 4 en 5 zijn samenvattingen opgenomen voor de hoogst berekende jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide, de jaargemiddelde concentratie fijn stof en het aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof (maximale waarden per weg) voor de bestemmingsplansituatie.

Tabel 4.1 Resultaten hoogst berekende jaargemiddelde concentratie in 2016 [µg/m³]

Wegvak	NO_2	PM_{10}	PM_{10} (# dagen)	$PM_{2,5}$
Amsterdamsestraatweg	35,9	22,4	11	13,8
Grenswaarde	40	40	35	25

Tabel 4.2 Resultaten hoogst berekende jaargemiddelde concentratie in 2026 [µg/m³]

Wegvak	NO_2	PM_{10}	PM_{10} (# dagen)	$PM_{2,5}$
Amsterdamsestraatweg	32,1	23,9	13	14,5
Grenswaarde	40	40	35	25

4.2 Bespreking resultaten

Voor het onderzochte gebied geldt dat in geen van de onderzochte jaren overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden voor de stoffen stikstofdioxide en fijn stof. De maximaal berekende concentratie NO_2 ligt in 2016 met 35,9 µg/m³ hoger dan de concentraties uit de Monitoringstool2016 voor 2015. Dit is een direct gevolg van de worst case aanname voor de hoeveelheid bomen langs de weg. Aangezien er geen overschrijding van de grenswaarde plaatsvindt, is er voor luchtkwaliteit geen belemmering om de bomenrijen langs de weg te verdichten.

In 2026 zijn de berekende concentraties NO_2 lager dan in 2016. Dit is enerzijds een gevolg van lagere achtergrondconcentraties en anderzijds een schoner wordend wagenpark. Voor PM_{10} geldt dat op landelijk niveau een toename wordt verwacht tussen 2015 en 2020[4]. Dit leidt tot een hogere achtergrondconcentratie ter hoogte van de Amsterdamsestraatweg. Tussen 2020 en 2030 wordt voor PM_{10} weer een dalende trend verwacht. Tabel 4.2 toont daarmee voor 2026 de meest worst case concentratie PM_{10} van de jaren 2016-2030. Deze worst case concentratie bedraagt 23,9 µg/m³.

Voor fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) voldoen alle locaties voor beide jaren aan de normen.

De uitgevoerde berekeningen laten zien dat het project niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden na uitvoering van het project en in de toekomst. Hiermee voldoet het project ook aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid, onder a van de Wet milieubeheer.

5 Samenvatting en Conclusie

In hoofdstuk 2.1 is aangegeven op welke gronden (genoemd in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer) bestuursorganen hun bevoegdheden (die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit) kunnen uitoefenen. In het rapport is onderzocht of het plan Amsterdamsestraatweg voldoet aan de gronden onder artikel 5.16 eerste lid, onder a van de Wet milieubeheer.

[4] Monioringsrapportage NSL 2016, RIVM 2016-1038, Van Zanten et al.

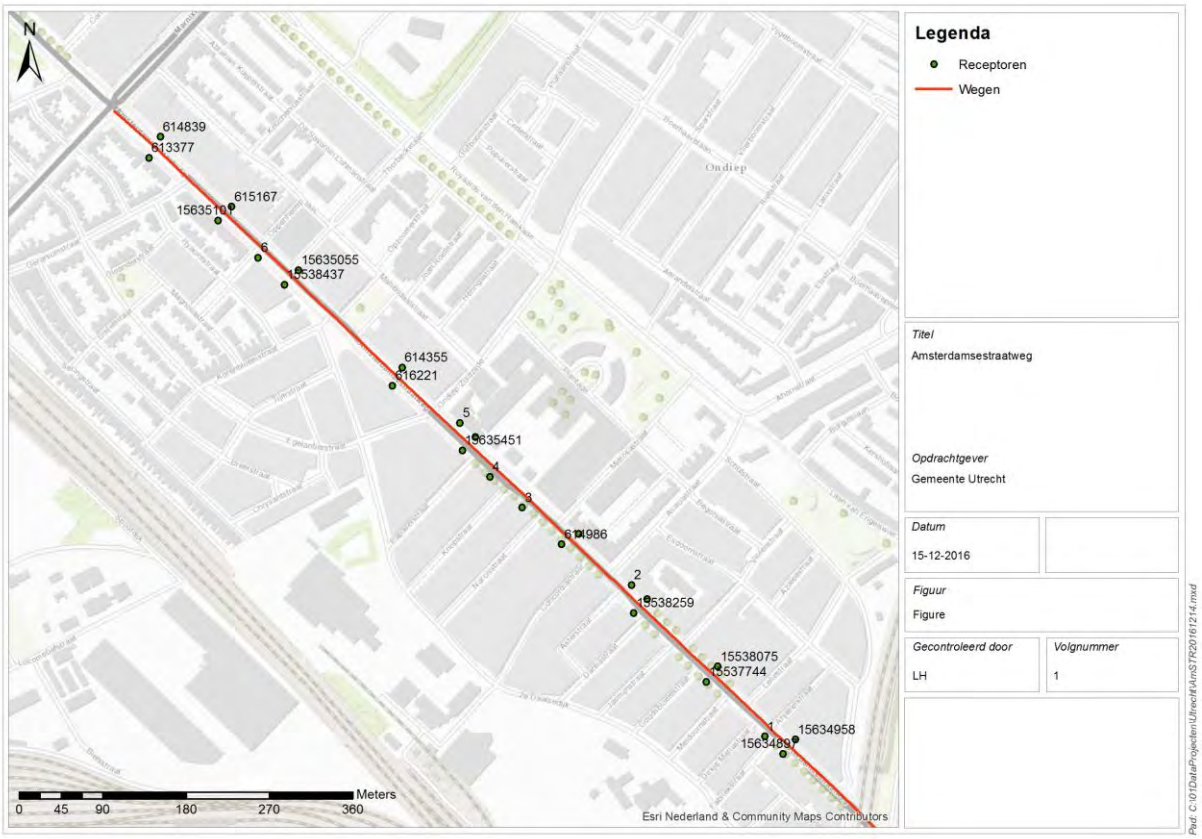
De uitgevoerde berekeningen laten zien dat het project niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden na uitvoering van het project en in de toekomst. Hiermee voldoet het project aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid, onder a van de Wet milieubeheer.

Eindconclusie

Op basis van de uitgevoerde berekeningen kan worden geconcludeerd dat realisatie van het plan Amsterdamsestraatweg niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden in het onderhavige plangebied. Deze conclusie geldt zowel kort na de vaststelling als in de toekomst.

Gelet op het vorenstaande zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet milieubeheer om het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg vast te stellen.

Bijlage 1. Invoergegevens



Figuur 1.1 Overzicht receptoren in het model

Tabel 1.1 Invoergegevens receptorpunten voor 2015 en 2026

Naam	X	Y	Receptor id	Segment _id	Wegtype	Boom _fact
Amsterdamsestraatweg, extra rp	135493	456802	1	1281453	2	1.25
Amsterdamsestraatweg, extra rp	135349	456965	2	1307502	2	1.25
Amsterdamsestraatweg, extra rp	135232	457049	3	1307482	2	1.25
Amsterdamsestraatweg, extra rp	135197	457083	4	1281700	3	1.25
Amsterdamsestraatweg, extra rp	135164	457141	5	1281700	2	1.25
Amsterdamsestraatweg, extra rp	134947	457319	6	1281460	3	1.25
Amsterdamsestraatweg	134829	457427	613377	788840	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135292	457021	614128	1307482	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135102	457200	614355	1281461	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	134841	457450	614839	788840	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135274	457009	614986	1307482	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	134918	457374	615167	788875	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135092	457181	616221	1281461	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135366	456950	15537743	1307502	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135431	456861	15537744	1281462	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135443	456877	15538075	1281462	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135352	456935	15538259	1307502	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	134975	457290	15538437	1281460	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135513	456783	15634897	4281453	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135527	456798	15634958	4281453	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	134991	457306	15635055	1281460	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	134904	457360	15635101	788875	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135181	457126	15635437	1281700	2	1.25
Amsterdamsestraatweg	135167	457111	15635451	1281700	2	1.25

Tabel 1.2 Invoergegevens wegen 2016 en 2026

STRAATNAAM	SEGMENT_ID	STAGF_LV	INT_LV	INT_MV	INT_ZV	INT_BV	SNELHEID	Vmax_P	Vmax_V
Amsterdamsestraatweg	788840	0.4	16967	152	77	401	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	788875	0	15888	143	66	402	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1280829	0.4	15177	181	53	362	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1280830	0	15177	181	53	362	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	4281453	0	15177	181	53	362	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1281460	0	15888	143	66	402	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1281461	0.4	12590	92	25	564	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1281462	0	14284	164	49	364	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1281700	0.4	10719	73	19	359	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1307482	0.4	10719	73	19	359	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1307502	0.4	14284	164	49	364	c	50	50
Amsterdamsestraatweg	1281453	0	14284	164	49	364	c	50	50

NB. In de tabel staan alleen de wegen in het plangebied weergegeven. De SRM2-wegen tot 5 km van het plangebied zijn in de berekening wel meegenomen.

Gemeente Utrecht

Bijlage 2. Resultaten

Tabel 2.1 Berekende concentraties voor 2016

Receptor Id	Naam	NSL	X	Y	Conc NO_2	NO_2 Ou	Conc PM_{10}	PM_{10} Od	Conc $PM_{2,5}$	Achtg NO_2	Achtg PM_{10}	Achtg $PM_{2,5}$
1	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135493	456802	36.9	110	22.8	11	14.0	25.1	20.8	13.0
2	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135349	456965	39.3	115	23.0	12	14.1	25.1	20.8	13.0
3	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135232	457049	34.7	106	22.1	10	13.6	24.4	20.5	12.8
4	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135197	457083	34.2	105	22.0	10	13.6	24.4	20.5	12.8
5	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135164	457141	35.4	107	22.2	10	13.7	24.4	20.5	12.8
6	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	134947	457319	35.4	107	22.3	11	13.6	23.8	20.3	12.6
613377	Amsterdamsestraatweg	t	134829	457427	37.7	112	22.5	11	13.7	23.8	20.3	12.6
614128	Amsterdamsestraatweg	t	135292	457021	35.0	107	22.1	10	13.6	24.4	20.5	12.8
614355	Amsterdamsestraatweg	t	135102	457200	36.7	110	22.4	11	13.8	24.4	20.5	12.8
614839	Amsterdamsestraatweg	t	134841	457450	37.8	112	22.5	11	13.7	23.8	20.3	12.6
614986	Amsterdamsestraatweg	t	135274	457009	35.2	107	22.2	10	13.7	24.4	20.5	12.8
615167	Amsterdamsestraatweg	t	134918	457374	36.5	110	22.5	11	13.7	23.8	20.3	12.6
616221	Amsterdamsestraatweg	t	135092	457181	36.8	110	22.4	11	13.8	24.4	20.5	12.8
15537743	Amsterdamsestraatweg	t	135366	456950	38.7	114	22.9	11	14.1	25.1	20.8	13.0
15537744	Amsterdamsestraatweg	t	135431	456861	36.7	110	22.8	11	14.0	25.1	20.8	13.0
15538075	Amsterdamsestraatweg	t	135443	456877	37.1	111	22.9	11	14.0	25.1	20.8	13.0
15538259	Amsterdamsestraatweg	t	135352	456935	38.8	114	22.9	12	14.1	25.1	20.8	13.0
15538437	Amsterdamsestraatweg	t	134975	457290	35.5	108	22.3	11	13.6	23.8	20.3	12.6
15634897	Amsterdamsestraatweg	t	135513	456783	37.3	111	22.9	12	14.0	25.1	20.8	13.0
15634958	Amsterdamsestraatweg	t	135527	456798	37.7	112	23.0	12	14.1	25.1	20.8	13.0
15635055	Amsterdamsestraatweg	t	134991	457306	36.7	110	22.6	11	13.7	23.8	20.3	12.6
15635101	Amsterdamsestraatweg	t	134904	457360	36.5	110	22.5	11	13.7	23.8	20.3	12.6
15635437	Amsterdamsestraatweg	t	135181	457126	35.3	107	22.2	10	13.7	24.4	20.5	12.8
15635451	Amsterdamsestraatweg	t	135167	457111	35.1	107	22.1	10	13.7	24.4	20.5	12.8

Tabel 2.2 Berekende concentraties voor 2026

Receptor Id	Naam	NSL	X	Y	Conc NO_2	NO_2 Ou	Conc PM_{10}	PM_{10} Od	Conc $PM_{2,5}$	Achtg NO_2	Achtg PM_{10}	Achtg $PM_{2,5}$
1	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135493	456802	30.4	97	23.8	13	14.5	20.9	21.8	13.7
2	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135349	456965	32.1	101	23.9	13	14.5	20.9	21.8	13.7
3	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135232	457049	28.4	94	23.0	12	14.1	20.3	21.5	13.6
4	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135197	457083	28.0	93	22.9	12	14.1	20.3	21.5	13.6
5	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	135164	457141	29.0	95	23.1	12	14.2	20.3	21.5	13.6
6	Amsterdamsestraatweg, extra rp	t	134947	457319	29.1	95	23.3	12	14.1	19.9	21.4	13.4
613377	Amsterdamsestraatweg	t	134829	457427	30.7	98	23.4	12	14.2	19.9	21.4	13.4
614128	Amsterdamsestraatweg	t	135292	457021	28.7	94	23.1	12	14.2	20.3	21.5	13.6
614355	Amsterdamsestraatweg	t	135102	457200	30.2	97	23.3	12	14.3	20.3	21.5	13.6
614839	Amsterdamsestraatweg	t	134841	457450	30.8	98	23.4	12	14.2	19.9	21.4	13.4
614986	Amsterdamsestraatweg	t	135274	457009	28.9	94	23.1	12	14.2	20.3	21.5	13.6
615167	Amsterdamsestraatweg	t	134918	457374	30.1	97	23.5	13	14.2	19.9	21.4	13.4
616221	Amsterdamsestraatweg	t	135092	457181	30.3	97	23.3	12	14.3	20.3	21.5	13.6
15537743	Amsterdamsestraatweg	t	135366	456950	31.6	100	23.8	13	14.5	20.9	21.8	13.7
15537744	Amsterdamsestraatweg	t	135431	456861	30.2	97	23.7	13	14.4	20.9	21.8	13.7
15538075	Amsterdamsestraatweg	t	135443	456877	30.5	98	23.8	13	14.5	20.9	21.8	13.7
15538259	Amsterdamsestraatweg	t	135352	456935	31.7	100	23.8	13	14.5	20.9	21.8	13.7
15538437	Amsterdamsestraatweg	t	134975	457290	29.2	95	23.3	12	14.1	19.9	21.4	13.4
15634897	Amsterdamsestraatweg	t	135513	456783	30.6	98	23.8	13	14.5	20.9	21.8	13.7
15634958	Amsterdamsestraatweg	t	135527	456798	31.0	99	23.9	13	14.5	20.9	21.8	13.7
15635055	Amsterdamsestraatweg	t	134991	457306	30.2	97	23.6	13	14.2	19.9	21.4	13.4
15635101	Amsterdamsestraatweg	t	134904	457360	30.0	97	23.5	13	14.2	19.9	21.4	13.4
15635437	Amsterdamsestraatweg	t	135181	457126	28.9	95	23.1	12	14.2	20.3	21.5	13.6
15635451	Amsterdamsestraatweg	t	135167	457111	28.8	94	23.1	12	14.2	20.3	21.5	13.6

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

november 2016

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN AMSTERDAMSESTRAATWEG 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 4
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 4
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 5
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 6
2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen ..... 10~~9~~
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing ..... 10~~9~~

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 11

ZIENSWIJZE 1 BUREAU RECHTSBESCHERMING NAMENS ZES ONDERNEMERS 11
ZIENSWIJZE 2 ROSE&VANILLA (BAKKERIJ MET WINKEL) 16
ZIENSWIJZE 3 16
ZIENSWIJZE 4 WASSERETTE CYBERWASH 17
ZIENSWIJZE 5 ONDERNEMERSVERENIGING HART VOOR DE STRAATWEG 18

BIJLAGE 1: ZIENSWIJZENLIJST 23

BIJLAGE 2: ALLE ZIENSWIJZEN (GEANONIMISEERD) 24

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

Het bestemmingsplan bestrijkt de percelen die aan de Amsterdamsestraatweg grenzen: aan de westzijde tussen de Sint-Josephlaan en de (afslag naar) de Daalsetunnel en aan de oostzijde tussen de Cornelis Mertensstraat en de Weerdsingel Westzijde. Het plangebied bestaat ook uit de percelen die grenzen aan het westelijke deel van de Marnixlaan, het deel tussen de Amsterdamsestraatweg en de rotonde waar de Van Egmondkade op uitkomt.

Het nieuwe bestemmingsplan levert een bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid en de economische structuur van de Amsterdamsestraatweg door onwenselijke gebruiksveranderingen van panden tegen te gaan en door regels te stellen die de winkelstructuur in winkelconcentratiegebieden versterken en die buiten de winkelconcentratiegebieden transformatie naar wonen bevorderen.

In verband met de versterking van de winkelconcentratiegebieden wordt de mogelijkheid voor extra horecavestigingen in de lichtste vorm van horeca, de zogenaamde 'daghoreca' (categorie D2) verruimd. Tegelijkertijd worden de eisen voor ondersteunende horeca in winkels buiten de winkelconcentratiegebieden aangescherpt. Voor deze verandering wordt, tegelijk met de vaststelling van het bestemmingsplan, het horecabeleid voor de Amsterdamsestraatweg aangepast. In bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan is de beoogde verandering van het horecabeleid opgenomen.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2~~2~~ wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3~~2.3~~ opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.

In hoofdstuk 3~~3~~ worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2~~2~~ waarin de wijziging is weergegeven.
Bijlage 1, achterin dit document, bevat de lijst met indieners. In bijlage 2 (apart document) zijn kopieën van alle zienswijzen opgenomen.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 20 mei tot en met donderdag 30 juni 2016 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn in totaal 7 zienswijzen ingediend. Bureau Rechtsbescherming heeft namens een zestal ondernemers een zienswijze ingediend, de ondernemersvereniging heeft een zienswijze ingediend en de gemeenteraad heeft 5 de zienswijzen van individuele ondernemers ontvangen, waarvan 2 buiten de termijn van terinzagelegging.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt zo mogelijk wel in bijlage 2 opgenomen, zodat iedereen, dus ook de gemeenteraad, kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad stelt de indieners van zienswijzen in de gelegenheid om hun zienswijze tijdens een raadsinformatieavond toe te lichten. Op zo'n avond kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn. Als er geen zienswijzen zijn ingediend en de gemeenteraad consultatie niet nodig vindt, wordt het bestemmingsplan alleen geagendeerd op een raadsinformatieavond, als de gemeenteraad dat nodig vindt.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

De zienswijzen van indieners 6 en 7 zijn buiten de termijn (zie: §1.3.1~~1.3.1~~) ingediend. Zienswijze 6 is op 5 juli 2016 ingekomen, de postzegel is afgestempeld op 4 juli. Indiener is bij brief van 12 juli 2016 in de gelegenheid gesteld om een verklaring over de te late indiening te geven. Hij heeft van deze gelegenheid geen gebruik gemaakt, zodat zijn zienswijze buiten behandeling wordt gelaten. Indiener 7 heeft zijn zienswijze op 5 september 2016 ingediend. De indiener is in de gelegenheid gesteld om te verklaren of er een bijzondere omstandigheid voor de te late indiening was. Uit de door indiener aangedragen verklaring van 6 september 2016 is gebleken dat dat niet het geval is, zodat de zienswijze buiten behandeling blijft.
De zienswijzen 6 en 7 zijn wel opgenomen in bijlage 2, zodat van deze zienswijzen kennis kan worden genomen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

De zienswijzen gaan bijna alle over de werking van het bestemmingsplan, de uitleg van de regels in de bestemmingen Gemengd-1 en Gemengd- 2. Sommige zienswijzen bevatten vragen over de desbetreffende ondernemingen. Eén zienswijze gaat ook over de bereikbaarheid en inrichting van de Amsterdamsestraatweg.
In hoofdstuk 3~~3~~ zijn de samenvattingen van de zienswijzen opgenomen. De zienswijzen zijn per onderdeel van een gemeentelijke reactie voorzien.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst de wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels, de bijlagen bij de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd.
Vervolgens worden de wijzigingen in de toelichting of de bijlagen daarbij, weergegeven.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.3.1.1 Aanpassing bijlagen 1 bij de regels: Lijst bijzondere functies Gemengd - 1
Naar aanleiding van zienswijze 1, onderdeel 2, is de bestemming tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat, aan de zuidwestkant van de Amsterdamsestraatweg (even nummers 190-252), van Gemengd - 2 naar Gemengd - 1 veranderd. Dit betekent dat de bijlagen 1 en 2 bij de regels daaraan moeten worden aangepast.
Bijlage 1, Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 bij de regels wordt als volgt aangepast:

1. aan onderdeel A wordt toegevoegd onder vormen van dienstverlening: computerservice en reisbureau; en onder medische en paramedische beroepen: diëtist.
2. aan onderdeel C wordt toegevoegd:
   Amsterdamsestraatweg 206: horeca, categorie D1
   Amsterdamsestraatweg 234: horeca, categorie D1
   Amsterdamsestraatweg 236: horeca, categorie B
   Amsterdamsestraatweg 238 -240: horeca, categorie D1
   Amsterdamsestraatweg 242: horeca, categorie C
   Amsterdamsestraatweg 252: horeca, categorie C.
3. aan onderdeel D wordt toegevoegd onder specifieke vorm van detailhandel:
   Amsterdamsestraatweg 228: afhaalzaak
   Amsterdamsestraatweg 230-232: afhaalzaak.

Naar aanleiding van zienswijze 5, onderdeel 8, is onderzocht of er op verdiepingen andere dan woonfuncties aanwezig zijn. Op sommige verdiepingen van panden met de bestemming Gemengd – 1 zijn inderdaad andere dan woonfuncties aangetroffen. De hieronder genoemde functies zijn met de adressen in onderdeel E van de Lijst bijzondere functies Gemengd – 1 geplaatst:

Amsterdamsestraatweg 271-279: kantoor, opslag
Amsterdamsestraatweg 283: kantoor; wijkbureau gemeente
Amsterdamsestraatweg 285-287: kantoor
Mimosastraat 2-4: kantoor
Plantage 1: kantoor, opslag

2.3.1.2 Aanpassing bijlagen 2 bij de regels: Lijst bijzondere functies Gemengd – 2

Naar aanleiding van zienswijze 1, onderdeel 2, is de bestemming tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat, aan de zuidwestkant van de Amsterdamsestraatweg (even nummers 190-252), van Gemengd – 2 naar Gemengd – 1 veranderd. De adressen die voorkomen op de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 zijn geschrapt.
Naar aanleiding van zienswijze 1, onderdeel 3, wordt bijlage 2, Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 als volgt aangepast: aan onderdeel A worden bij vormen van dienstverlening toegevoegd: computerservice, reisbureau, atelier, administratiekantoor, dieren-trimsalon; onder medische en paramedische beroepen wordt toegevoegd: diëtist.

2.3.1.3 Aanpassing van de bestemming van de panden tussen de Asterstraat en de Fabrieksstraat door wijziging van de verbeelding

Naar aanleiding van zienswijze 1, onderdeel 2, wordt de bestemming van de panden aan de zuidwestkant (even nummers: 190-252) van de Amsterdamsestraatweg tussen de Fabriekstraat en de Asterstraat gewijzigd van Gemengd -2 (Gd – 2) in Gemengd – 1 (Gd -1).

2.3.1.4 Aanpassing van bestemmingsvlak Verkeer op de verbeelding

Naar aanleiding van zienswijze 2 wordt de bestemming Verkeer aan de noordoostzijde van de Amsterdamsestraatweg, tussen de Herenweg en de Weerdsingel, gewijzigd in de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied en wordt de grens van het bestemmingsplan verlegd, zodat het deel van de Herenweg dat grenst aan het pand Amsterdamsestraatweg 13 binnen het plangebied valt.

2.3.1.5 Aanpassing vergunning-regeling daghoreca

Op grond van artikel 3, lid 3.3.1, onder a, kunnen alle winkelstraatfuncties die onder A van de Lijst bijzondere functies Gemengd – 1 genoemd worden zonder omgevingsvergunning op de begane grond gevestigd worden. In het aangepaste horecabeleid is bepaald dat er voor daghoreca een vergunningstelsel moet gelden. Abusievelijk was dit vergunningstelsel niet in het ontwerp opgenomen, terwijl zo'n stelsel goed aansluit bij het doel van het bestemmingsplan. Met onderstaande wijzigingen wordt dit gerepareerd.
In artikel 3, lid 3.1, onder a, onder 3 wordt ter verduidelijking de volgende tekst ingevoegd achter 'winkelstraatfuncties': , maar met inbegrip van horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten,.
Met vernummering van b naar c wordt artikel 3, lid 3.4.1, onder a, onder III vervangen door een nieuw lid b waarin de volgende bepaling is opgenomen: Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de regel in lid 3.3.1, onder a, en de winkelstraatfunctie horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten toestaan, voor zover er geen onevenredige aantasting van de detailhandelsstructuur ontstaat.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing bijlage 1 bij de regels, Lijst bijzondere functies Gemengd – 1

Horecavestigingen in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten worden per adres op de C-lijst opgenomen.
Aan de lijst wordt onder onderdeel A toegevoegd: adviesbureau, advocatenkantoor, fotostudio, geldwisselkantoor en wasserij.
Amsterdamsestraatweg 210 heeft een zorgfunctie. Dit adres is in onderdeel B opgenomen.

In onderdeel B werkt de toevoeging “bedrijven, categorie 1 en 2” en “categorie 1 en 2” verwarring. In dit onderdeel zijn alleen specifiek benoemde bedrijven en activiteiten opgenomen. De genoemde toevoeging wordt daarom geschrapt.
Het adres 1e Daalsedijk 292 stond in het ontwerp in onderdeel B. Op dit adres is een adviesbureau gevestigd. Deze functie is opgenomen in onderdeel A. Dit adres is daarom geschrapt van de lijst.
In onderdeel C wordt ten onrechte de specifieke vorm van een horeca-vestiging benoemd, terwijl in dit onderdeel alleen de categorie-aanduiding van belang is. De specifieke vorm is daarom geschrapt.
In bijlage 1 bij de regels was per abuis een onjuiste benaming van de aanwezige functie op de adressen Amsterdamsestraatweg 385 opgenomen en Amsterdamsestraatweg 92-94 stond in de inventarisatielijst vermeld als ‘dienstverlening’, maar was niet vermeld op de lijst. De adressen Amsterdamsestraatweg 92-94 en 385 worden nu in onderdeel D met de juiste benaming van de aanwezige functie opgenomen: speelautomatenhal.
Deze benaming zal voor deze adressen ook worden opgenomen in de inventarisatielijst bij de toelichting van het bestemmingsplan.
De ondernemer op Amsterdamsestraatweg 13 levert ook producten aan andere bedrijven. Deze bedrijfsactiviteit is toegevoegd aan onderdeel B van de lijst.
Amsterdamsestraatweg 387 staat in de lijst bij het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte als horecagelegenheid genoemd in onderdeel C en Amsterdamsestraatweg 315 in onderdeel D. Dit zijn winkels. De adressen zijn daarom van de lijst gehaald.
Plantage 1A en 1B staan in het ontwerpbestemmingsplan als “2x restaurant horeca, categorie B”. Alleen op het adres Plantage 1B is een restaurant gevestigd en een restaurant valt onder categorie D1 en niet onder B. Het adres en de categorie zijn hersteld in onderdeel C van de lijst.
In het ontwerpbestemmingsplan staan de adressen Amsterdamsestraatweg 180-182 vermeld in onderdeel C als horecagelegenheid in de categorie C. Op Amsterdamsestraatweg is echter een kapper gevestigd. Dit adres wordt daarom verplaatst naar onderdeel D.
In ~~het pand~~de panden Amsterdamsestraatweg 287C en 287D was tot 2014 de seksinrichting La Cloche gevestigd. In 2014 is een vergunning verleend voor het realiseren van ~~5~~ woonruimten op de verdiepingen. De begane grond is ~~sindsdien~~ wegens verbouwing niet in gebruik als seksinrichting. De verbouwing is wegens persoonlijke omstandigheden vertraagd. Uit overleg met de eigenaar blijkt dat hij het gebruik van de panden als seksinrichting na voltooiing van de verbouwing wil voortzetten of wil omzetten naar café. Er is een aanvraag voor een exploitatievergunning ingediend voor het gebruik van de seksinrichting. Een gebruik als café is in een winkelgebied qua uitstraling een verbetering ten opzichte van een seksinrichting. Er is echter niet onderzocht wat het effect is van een of twee cafés op die locatie en wat de mening van omwonenden is over de verandering. Daarom is de bestemming uit het bestemmingsplan Ondiep, seksinrichting, voortgezet, maar dan wel in de systematiek van dit bestemmingsplan, dus door plaatsing van de functie seksinrichting in onderdeel D van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1. In het ontwerpbestemmingsplan staat abusievelijk alleen het pand met nummer 287D op de lijst; 287C is nu toegevoegd~~De gerealiseerde woonruimten maken het onwaarschijnlijk dat deze functie nog terugkeert. Er is ook een vergunning verleend voor een horecagelegenheid in de categorie B. Een seksinrichting is een ongewenste functie in deze bestemming, omdat de functie noch een bijdrage levert aan de winkelstructuur, noch aan de woon- en leefkwaliteit. Gegeven de lange leegstand, het soort functie en de doelstelling van het bestemmingsplan wordt deze functie geschrapt uit onderdeel D van de lijst, maar gezien de vergunning voor horeca toegevoegd aan onderdeel C~~.
Een bedrijf dat aanbiedt om elders diensten te verlenen valt niet onder het begrip winkelstraat-functies. Het schoonmaakbedrijf op Amsterdamsestraatweg 305, de slotenmaker op nummer 292 en het kantoorpand op nummer 285-287 zijn dan ook ten onrechte als winkelstraatfunctie gekwalificeerd. Dat is hersteld door plaatsing van deze adressen op onderdeel D van Lijst.
In het achterste gedeelte van het pand aan de Amsterdamsestraatweg 253 wil de eigenaar een fietsenstalling voor de buurt realiseren. Dat is geen winkelstraatfunctie, maar omdat de stalling zich op het achterliggende gebied richt, het gedeelte van het pand zich duidelijk onderscheid van het voorste deel en de winkelfunctie behouden blijft, kan aan dit initiatief medewerking worden verleend. Dit adres is op de D-lijst geplaatst, waarbij voorwaarden zijn opgenomen om te voorkomen dat met de realisering van de fietsenstalling de winkel aan de voorzijde niet meer als winkel kan functioneren.

2.3.2.2 Aanpassing bijlage 2 bij de regels: Lijst bijzondere functies Gemengd – 2
De adressen Amsterdamsestraatweg 112 en 118 zijn uit de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 gehaald, omdat de panden de bestemming Gemengd – 1 hebben. Op Amsterdamsestraatweg 118 is een afhaalzaak gevestigd, die is vermeld in bijlage 1 bij de regels.
Het adres Amsterdamsestraatweg 117 is in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte vermeld in onderdeel C van de lijst en is dus geschrapt.
Amsterdamsestraatweg 141 ontbreekt in het ontwerpbestemmingsplan op de lijst en is alsnog in onderdeel D vermeld.
Amsterdamsestraatweg 162, een cafetaria-snackbar, is in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte aangemerkt als restaurant. Dat is hersteld door in bijlage 2 de categorie C van de Lijst van horeca-activiteiten toe te kennen.
Amsterdamsestraatweg 223 is geen 'gamehall', maar een zorginstelling. In onderdeel D is de functie aangepast.
Amsterdamsestraatweg 353 is in het ontwerpbestemmingsplan in onderdeel D van de lijst vermeld. Dit adres is uit dat onderdeel geschrapt, omdat het een winkel in een hoekpand is, een functie die op grond van lid 4.1 van de regels zonder meer is toegestaan.
Amsterdamsestraatweg 378 is weliswaar verbonden met het hoekpand met de nummers 374-376, maar kan los van het hoekpand gebruikt worden. In het ontwerpbestemmingsplan is dit pand niet vermeld in onderdeel D van de lijst, omdat het pand ten onrechte bij de hoek gerekend werd. Deze fout is hersteld. Met de vermelding onder D kan het huidige gebruik overigens gewoon voortgezet worden, terwijl een transformatie naar wonen nu tot de mogelijkheden behoort.
Amsterdamsestraatweg 289 met de functie pandjeshuis, wat een bijzondere winkelstraatfunctie die beperkt kan worden toegestaan, wordt toegevoegd aan onderdeel B van de lijst.
Amsterdamsestraatweg 435 is een winkel die in het ontwerpbestemmingsplan niet vermeld is in onderdeel D van de lijst. Dat is alsnog gebeurd.
In onderdeel C wordt ten onrechte de specifieke vorm van een horeca-vestiging benoemd, terwijl in dit onderdeel alleen de categorie-aanduiding van belang is. De specifieke vorm is daarom geschrapt.

2.3.2.3 Verruiming mogelijkheden hoekpanden met de bestemming Gemengd – 2
In het ontwerpbestemmingsplan staan de regels toe om winkels in hoekpanden te vestigen. In zijn advies bepleit de wijkraad voor verruiming van de gebruiksmogelijkheden van hoekpanden aan de zogenaamde pleinen, waaronder de mogelijkheid van horeca. Wat betreft horeca volgt dit bestemmingsplan het aangepaste horecabeleid voor de Amsterdamsestraatweg. Er is echter geen reden om niet ook de andere winkelstraatfuncties uit de bestemming Gemengd -1 toe te staan in hoekpanden. In lid 4.1, onder a, onder V, wordt achter detailhandel de volgende tekst ingevoegd: en winkelstraatfuncties die genoemd zijn in onderdeel A van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1.

2.3.2.4 Bedrijven als functiemengingsfunctie, aanpassing regels en bijlage 2
In bijlage 2 bij de regels, Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 staan in onderdeel A bedrijven genoemd in de categorie 1 en 2. In dit onderdeel was een limitatieve opsomming beoogd. In de kop boven de bedrijven staat dus ten onrechte 'zoals'. De kop wordt vervangen door de volgende kop: Overige bedrijven.
Dat neemt niet weg dat bedrijfsactiviteiten die genoemd worden op de Lijst bedrijven 'functiemenging' of bedrijven met een vergelijkbare invloed op de leefomgeving als functiemengingsfunctie op de Amsterdamsestraatweg gevestigd zouden mogen worden. Daarom wordt aan lid 4.4.2, onder a, onder vernummering van II naar III, toegevoegd: II het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist, dan wel een bedrijfsactiviteit die qua aard en invloed op de omgeving daaraan gelijk geacht kan worden.

2.3.2.5 Verbetering bestemming Amsterdamsestraatweg 374-380, 423 en 434 en St. Josephlaan 2
De panden Amsterdamsestraatweg 374-380, 423, 434 en St. Josephlaan 2 liggen buiten de winkelgebieden en hebben in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte de bestemming Gemengd – 1 gekregen. Dat is nu hersteld door op de verbeelding de juiste bestemming, Gemengd – 2, toe te kennen. De functies van Amsterdamsestraatweg 376 en 378, detailhandel, van Amsterdamsestraat-

weg 434, kapper, zijn vervolgens opgenomen in de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2, onder D. De functie van Amsterdamsestraatweg 380 (watertoren), horeca in de categorie D2, is opgenomen in de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2, onder C. De adressen Amsterdamsestraatweg 374 en 423 en St. Josephlaan 2 zijn hoekpanden. Daarin zijn ook de functies van Gemengd -1 toegestaan, zodat de wijziging op deze adressen geen gevolg heeft.

2.3.2.6 Regeling van de goot- en bouwhoogte, bouw binnen de bestemming Verkeer
In het ontwerpbestemmingsplan was de standaardregeling voor de hoogte van gebouwen opgenomen die uitgaat van een hoogteaanduiding op de verbeelding. Dit bestemmingsplan gaat uit van behoud van de bestaande bebouwing en maakt daarom geen gebruik van de standaardsystematiek. Dat betekent dat artikel 3, lid 3.2.1, onder c, artikel 4, lid 4.2.1, onder c, en artikel 8, lid 8.2.1, onder c, komen te luiden: De goothoogte en bouwhoogte van een hoofdgebouw mogen niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven; dat in de regel onder f van dezelfde artikelleden wordt 'a tot en met d' vervangen door: a, b en d; en dat artikel 5, lid 5.2.1, onder c, komt te luiden: De goot- en bouwhoogte van een gebouw mogen niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte.
In het ontwerpbestemmingsplan is de standaard bouwregeling binnen de bestemming Verkeer is voor Verkeer opgenomen. Deze behoeft nog aanpassing aan de context van de Amsterdamsestraatweg, die bijvoorbeeld geen regeling over het ondergronds parkeren nodig heeft. Dat leidt tot de volgende wijzigen:

- artikel 6, lid 6.2.1, onder a en b is vervangen door de volgende regels:
  a. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.
  b. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.
- de regels in artikel 6, lid 6.2.1, onder c en d zijn geschrapt.

2.3.2.7 Aanpassing wijzigingsvlak
De hoekpanden op de hoek van de Marnixlaan en het Oppenheimplein, respectievelijk Amsterdamsestraatweg 421 en 357, zijn abusievelijk niet in het wijzigingsvlak van de "wetgevingzone – wijzigingsgebied" gebracht. Deze fout is hersteld.
De panden op de hoek van de Anemoonstraat en op de hoek van de Geraniumstraat, respectievelijk Amsterdamsestraatweg 402 en 420, en het pand Amsterdamsestraatweg 406, zijn abusievelijk niet in het wijzigingsvlak van de "wetgevingzone – wijzigingsgebied" gebracht. Deze fout is hersteld.
De verbeteringen hebben inhoudelijk geen gevolg voor de hoekpanden, omdat ook bij wijziging van de bestemming de functies van Gemengd – 1 in de hoekpanden toegestaan zijn. Het gevolg voor het pand Amsterdamsestraatweg 406 is overigens ook gering, omdat de wijzigingsbevoegdheid slechts benut wordt, als de in de regels aangegeven aanleiding zich voordoet. Zonder de verbetering zou de gemeenteraad zelf nog bevoegd zij om zo'n wijziging door te voeren.

2.3.2.8 Aanpassing bestemming
De eigenaar van Amsterdamsestraatweg 213-219 heeft een plan voor het transformeren naar wonen met de gemeente besproken dat voldoet aan de eisen die het bestemmingsplan daarvoor stelt. Ter ondersteuning van deze transformatie is de bestemming alvast gewijzigd in Wonen.
Nummer 209 is al getransformeerd naar Wonen. Dit adres krijgt ook de woonbestemming.

2.3.2.9 Aanpassen verbeelding Watertoren
De verbeelding is aangepast aan de inmiddels ingediende aanvraag omgevingsvergunning.

2.3.2.10 Aanpassing van de verbeelding op de hoek van de Bethlehemweg
De wijkraad vestigt in zijn advies de aandacht op de ontwikkeling van de pleinen Herenweg, "Klein Neude" en watertoren en de gebruiksmogelijkheden van panden die aan die pleinen staan. Naar aanleiding daarvan is het plangebied bij het kruispunt 2e Daalsedijk, Bethlehemweg-Tiendstraat aan de noordoostzijde van de Amsterdamsestraatweg verruimd, tussen de huisnummers 113 en 115. De uitbreiding heeft de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied gekregen, zodat de hoekpanden, als zij beschikken over een horecavergunning, planologisch gezien een terras mogen. Voor de duidelijkheid: de horecaverordening en het terrassenreglement blijven onverkort van toepassing.

2.3.2.11 Aanpassing regeling omgevingsvergunning voor wonen op de begane grond
De redactie van lid 4.4.2 onder b is aangepast, omdat uit het geluidsrapport blijkt dat de geluidsbelasting aan de Sint Josephlaan en de Marnixlaan dusdanig hoog is, dat bij het realiseren van nieuwe woningen niet voldaan kan worden aan de eisen van de Wet geluidhinder. Anderzijds blijkt uit het rapport dat transformatie naar wonen in de Amsterdamsestraatweg wel kan, als voldaan wordt aan de eisen die voortvloeien uit de Geluidnota Utrecht.
Onder b is de volgende bepaling ingevoegd: de nieuwe woning voldoende woonruimte heeft aan een geluidsluwe gevel en.
Lid 4.4.2 onder b is vernummerd naar c en luidt nu als volgt: de woning geen gevel heeft die aan de Marnixlaan of de Sint Josephlaan ligt.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing paragraaf 4.1.2 (onderbouwing uitbreiding winkelgebied)
Mede naar aanleiding van onderdeel 2 van zienswijze 1 is nader onderzocht of tussen de Asterstraat-Acaciastraat de beleidslijn van het Brancheplan goed is gevolgd en het spoor de juiste bestemmingen zijn toegewezen. De uitkomst van dat onderzoek heeft geleid tot een uitbreiding van de bestemming Gemengd -1 aan de zuidwestkant (even nummers) van de Amsterdamsestraatweg van de Asterstraat tot de Fabriekstraat.
De overwegingen die geleid hebben tot deze uitbreiding zijn in een grotendeelse nieuwe paragraaf 4.1.2 van de toelichting beschreven.

2.3.3.2 Aanpassing paragraaf 7.3 (onderbouwing ondersteunende horeca in Gemengd - 1)
Naar aanleiding van onderdeel 4 van zienswijze 5 wordt in de artikelsgewijze toelichting van artikel 3 met onderstaande tekst ingegaan op de mogelijkheden voor het combineren van winkels met daghoreca.
Winkels die een combinatie met horeca willen die niet in bovenstaand kader passen, kunnen overwegen om op grond van lid 3.4.1, onder b, van de regels, een vergunning voor horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten aan te vragen. Met een bestemming Gemengd - 1 past deze vorm van horeca in het horecabeleid voor de Amsterdamsestraatweg. In het bestemmingsplan geldt deze horecavorm als vergunbare winkelstraatfunctie, zodat er planologisch weinig eisen aan een aanvraag gesteld worden. Een winkel die ook over een dergelijke vergunning beschikt kan, uiteraard voor zover de horecawetgeving dat toestaat, de winkelfunctie en de horecafunctie naar believen combineren.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.3.4.1 Aanpassing van de inventarisatie in bijlage 4
De benaming van de bestaande functies is naar algemene termen vertaald.
De wijzigingen in de Lijsten bijzondere functies Gemengd -1 en Gemengd -2 (zie paragraaf 2.3.1~~2.3.1~~ en 2.3.1.5~~2.3.1.5~~) zijn ook in functie-inventarisatielijst doorgevoerd.
Amsterdamsestraatweg 93 en 381: dienstverlening wordt detailhandel. Dat heeft geen gevolg voor juridische status, want het adres was niet in de onderdelen B tot en met D van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 1 vermeld.

2.3.4.2 Aanpassing van het onderzoek in bijlage 7
Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd. Het bijgewerkte rapport vervangt de bijlage die bij het ontwerp was opgenomen. Uit het nieuwe rapport blijkt dat transformatie van panden aan de Marnixlaan en de Sint Josephlaan niet mogelijk is, omdat het door de wegen veroorzaakte geluidsniveau op de gevel de maximale ontheffingswaarde overschrijdt. De conclusie is verder gelijk aan de conclusie van het rapport dat bij het ontwerpbestemmingsplan was gevoegd.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1 Bureau Rechtsbescherming namens zes ondernemers

Indiener dient de zienswijze in namens zes ondernemers met een zaak waaraan in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming Gemengd – 2 is toegekend. In deze bestemming zijn de functiemengingsfuncties toegestaan die de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 (verder: de Lijst) aan de adressen toekent. Vier van deze ondernemers hebben een horecazaak aan de oneven kant van de Amsterdamsestraatweg. Het adres van deze zaken is in onderdeel C van de Lijst opgenomen. De twee andere ondernemers hebben een zaak aan de even kant van de Amsterdamsestraatweg. De huidige activiteit van die zaken is beoordeeld als een activiteit die niet wenselijk is in de bestemming. De adressen van die zaken is daarom opgenomen in onderdeel D van de Lijst. Bureau Rechtsbescherming heeft desgevraagd laten weten dat de meeste cliënten de ruimte voor hun zaak huren.

1. Het streven naar investeringen in vastgoed leidt tot verpaupering en leegstand
Uit paragraaf 2.2.7 van de toelichting volgt dat het bestemmingsplan streeft naar investeringen in het vastgoed, wat betekent dat bestaande bouw door nieuwbouw wordt vervangen. Dat streven heeft verpaupering tot gevolg, wat het woon- en leefklimaat nog verder aantast.

Reactie
Paragraaf 2.2.7 van de toelichting geeft de inhoud van het Brancheplan Amsterdamsestraatweg weer, waarin het beleid is verwoord om de economische structuur te versterken. Het Brancheplan is in 2014 vastgesteld en staat nu niet ter discussie. De investeringen in vastgoed die op grond van het Brancheplan noodzakelijk zijn om verdere leegstand en verpaupering te voorkomen, houden overigens niet in dat bestaande bouw door nieuwbouw moet worden vervangen. Investeringen in vastgoed zijn goed mogelijk zonder sloop-nieuwbouw.
De regeling in het bestemmingsplan beperkt de mogelijkheden voor sloop-nieuwbouw ten opzichte van de oude regeling, omdat sloop van de panden die in bijlage 3 bij de regels zijn genoemd in beginsel niet meer toegestaan wordt. De oude regelingen bevatten geen bescherming tegen sloop.

2. Geen uitsterfbeleid voor de “etnische specialiteitenstraat”
De ondernemers van het middendeel hebben een gezellige winkelstraat gecreëerd die in het Brancheplan Amsterdamsestraatweg “etnische specialiteitenstraat” genoemd wordt. Dat het bestemmingsplan een uitsterfbeleid voor dit deel regelt, valt daar niet mee te rijmen.
Indiener: “De onderliggende redenering is dat er niet genoeg omzet is, dat de omzet die er is ten goede moet komen aan de deelgebieden Plantage en Zuid (“vergroting van supermarkten”) en dat de omzet in de overige deelgebieden maar moet afnemen met het gevolg dat de winkels die het daar nog goed doen uitsterven.”

Reactie
Naar aanleiding van dit onderdeel is het Brancheplan, de Ontwikkelingsstrategie en de feitelijke situatie nader onderzocht. De bevindingen van dat onderzoek leiden aan de zuidwestkant tot een verschuiving van de grens tussen de bestemmingen Gemengd – 1 en Gemengd -2 van de Asterstraat naar de Fabrieksstraat. Daarmee krijgen de zaken van drie ondernemers namens wie deze zienswijze is ingediend de bestemming Gemengd – 1. De positieve ontwikkeling van dit deel van de straat is daarvoor de belangrijkste reden. De kans bestaat echter dat deze ontwikkeling zich niet doorzet, zodat een winkelgebied hier geen bijdrage meer levert aan de detailhandelsstructuur en de leefbaarheid van de straat. In het bestemmingsplan wordt daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die het college de bevoegdheid geeft de bestemming te veranderen, als nieuwe ontwikkelingen daar aanleiding toe geven. In onderstaande alinea wordt bovenstaande nader toegelicht. Deze alinea wordt ingevoegd in een aangepaste paragraaf 4.1.2 van de toelichting.

In het Brancheplan wordt het gebied tussen het spoorviaduct en de Acaciastraat-Asterstraat getypeerd als een gemengd gebied. Het gebied mist een grote trekker en ten tijde van het opstellen van het Brancheplan zijn er een aantal overlastgevoelige functies. Het Brancheplan signaleert dat dit deel van de Amsterdamsestraatweg als etnische specialiteitenstraat kan worden gekarakteriseerd (p 24), en dat "niet op voorhand een concentratiegebied voor winkels aan te geven [is]" in dit deel, maar dat hoekpanden wel winkelfuncties moeten hebben. Volgens het Brancheplan heeft het gebied wel de potentie om zich te ontwikkelen tot een winkelconcentratiegebied met een etnisch winkelaanbod, maar alleen als een grotere, liefst etnische, supermarkt zich in het gebied vestigt. Zo'n supermarkt, met een stedelijk bereik, kan het gebied de noodzakelijke impuls geven waar de andere winkels van kunnen profiteren. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan werd duidelijk dat de noodzakelijk geachte etnische trekker zich niet in het gebied zou vestigen vanwege fysieke en logistieke beperkingen. Bovendien lagen de marktverwachtingen op een dieptepunt. Daar kwam bij dat er aan de noordoostkant (oneven huisnummers) initiatieven kwamen om te transformeren naar wonen. Daarom heeft het gebied tussen Acaciastraat-Asterstraat en het spoorviaduct in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming Gemengd – 2 gekregen. De bestemming Gemengd – 2 blijkt goed aan te sluiten bij de ontwikkeling van de panden aan de noordoostkant. De etnische trekker zal hier niet komen, er zijn al wat meer woningen op de begane grond en er zijn transformatie-initiatieven voor nieuwe woningen op plekken die overlastgevoelige zijn. Het door dit bestemmingsplan beoogde proces is hier dus al in gang gezet. De bestemming Gemengd – 2 past ook goed bij het gebied tussen het spoorviaduct en de Fabriekstraat-Anjelierstraat, waar weinig kansen voor winkels zijn en transformatie naar andere functies het wenselijkst is, zeker in het licht van de doelstelling van dit bestemmingsplan. Voor de zuidwestkant (even nummers) tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat ligt dit anders. Hier zijn de overlastgevoelige functies inmiddels verdwenen. Er is weinig leegstand en er is concrete belangstelling voor de leegstaande panden die er zijn. De detailhandelsstructuur wordt hier niet doorbroken door woningen op de begane grond, waarvan er slechts enkele zijn. Er zijn hier nog geen initiatieven voor transformatie naar wonen binnengekomen. Omdat de units qua omvang en huurprijs redelijk goed verhuurbaar zijn, is het is bij uitstek een gebied waar etnisch ondernemerschap zich thuis kan voelen. De in paragraaf 1.4 aangegeven ontwikkelingen leiden tot meer potentiële klanten, waardoor de marktverwachtingen positiever zijn geworden. Zo ontstaan kansen voor een positieve wending en voor het behouden of zelfs versterken van de detailhandelsstructuur. Het is in dit deel van de straat wenselijk om mogelijke dynamiek te kunnen faciliteren door detailhandel en horeca en combinaties hiervan mogelijk te maken. Aan dit deel van de Amsterdamsestraatweg wordt daarom de bestemming Gemengd – 1 gegeven.

Onderscheid Gemengd-1 en Gemengd-2:
De bestemming Gemengd-1 geldt voor de delen van de Amsterdamsestraatweg waar het versterken van de detailhandel voorop staat. De begane grond van panden met deze bestemming is bestemd voor detailhandel en functies die daarbij passen, 'winkelstraatfuncties' genoemd. Passende functies hebben een publieksgericht karakter, worden frequent worden bezocht en vergroten vanwege een (bepaalde mate van) onderlinge afhankelijkheid het combinatiebezoek. In de bestemming Gemengd-2 staat het verbeteren van de leefbaarheid voorop. De gemeente zal hier graag meewerken aan een functieverandering naar wonen. Andere functies passen hier als ze passend zijn bij de woonfunctie. Kenmerkend voor deze functiemengingsfuncties is dat zij vooral doelgericht worden bezocht.

In de toelichting van het bestemmingsplan is het uitsterfbeleid onder verwijzing naar de koers die in het Brancheplan en in de Ontwikkelstrategie is neergelegd voldoende onderbouwd. Ten overvloede: transformatie vindt geleidelijk plaats op basis van vrijwilligheid. Zie ook paragraaf 4.1.2 van de toelichting.

3. De bestemming Gemengd -2 biedt te weinig mogelijkheden
In onderdeel A van de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 zijn maar 20 functies genoemd. Alleen die functies zijn op alle adressen met de bestemming Gemengd -2 toegestaan. Dit kleine aantal veroorzaakt leegstand. Indiener stelt voor onder meer de volgende functies toe te voegen: computerservice, kunstatelier, boekhouder, crèche, architect, dieren-trimsalon, tekstschrijver,

reisbureau, pakket-afhaalpunt, diëtist, huiswerkklas. Deze en vergelijkbare dienstverlenende functies geven geen overlast.

Reactie
Een aantal van de genoemde functies achten wij passend binnen de functiemengingsfuncties. Aan de functies die rechtstreeks kunnen worden toegestaan in de bestemming Gemengd – 2 worden in de Bijlage 2, Lijst bijzondere functies Gemengd-2 aan onderdeel A toegevoegd: computerservice, reisbureau, atelier, administratiekantoor, dieren-trimsalon en diëtist. Dit zijn functies die ook passen bij de woonfunctie. Een architectenbureau is al toegestaan onder de bredere noemer adviesbureau. Een pakket-afhaalpunt is voor zover het een postverzorgingsfunctie betreft al toegestaan, maar kan als afzonderlijke functie niet worden toegevoegd. Vanwege het publieksgerichte karakter, de hoge bezoekfrequentie en/of het verwachte combinatiebezoek past deze functie goed binnen Gemengd-1 waar het versterken van de winkelfunctie voorop staat. Crèche en huiswerkklas vallen onder maatschappelijke functies en zijn hier niet toegestaan. Tekstschrijver wordt als aan huis verbonden beroep gezien. Wij zullen uit een oogpunt van consistentie de functies computerservice en diëtist ook toevoegen aan onderdeel A van de bijlage 1 bij de regels, Lijst bijzondere functies Gemengd -1.

4. De systematiek tast de rechtszekerheid aan en leidt tot ondoelmatig gebruik en willekeur
Het college kan op grond van lid 4.5.2 van de regels de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2 aanpassen, door functies toe te voegen of te schrappen. De beleidsvrijheid die het college daarbij heeft kan tot willekeur leiden, omdat er geen criteria zijn waaruit blijkt wat onder een afbreuk aan het woon- en leefklimaat wordt volstaan. Daarmee wordt de rechtszekerheid van eigenaren aangetast, maar ook van bewoners die een dansschool of buurthuis als buurman kunnen krijgen, als het college beslist dat het woon- en leefklimaat daardoor niet verslechtert.
Gezien het streven om deelgebied 2 te ontwinkelen, zal het college eerder functies schrappen dan functies toevoegen.
Het bestemmingsplan staat het meest doelmatige gebruik, wat het uitgangspunt moet zijn van een bestemmingsregeling, in de weg. Winkels, horeca, massagesalons en andere functies zijn toegestaan op het adres waar ze nu zitten. Maar als een pand leegkomt, bijvoorbeeld omdat de kleermaker of makelaar stopt, dan mag er geen winkel komen.

Reactie
De systematiek is erop gericht om rechtszekerheid te bieden met een zekere mate van flexibiliteit. Dat is ook de reden dat aan de regels twee uitgebreide lijsten zijn gekoppeld met toegestane functies. De lijst met functiemengingsfuncties bij de bestemming Gemengd – 2- zijn vormen van dienstverlening die als gewenste functies worden gezien, omdat zij een positieve bijdrage kunnen leveren aan het woon- en leefklimaat. Het is denkbaar, net als lijsten waarin bedrijfsactiviteiten staan genoemd, dat zich in de loop van de jaren vormen van dienstverlening voordoen die niet expliciet genoemd staan in de lijst bij de regels van het bestemmingsplan, maar die wel als gewenst kunnen worden beoordeeld. Ook kan het voorkomen dat bepaalde vormen van dienstverlening in onbruik raken in de samenleving. In die gevallen moet het college de lijst met functiemengingsfuncties kunnen actualiseren. Daar is de genoemde regeling voor bedoeld. De wijziging van de lijst kan alleen plaatsvinden via een wijzigingsbevoegdheid. Dat betekent dat een ontwerpwijziging ter inzage wordt gelegd voor 6 weken zodat belanghebbenden daar een zienswijze bij het college over kunnen indienen die wordt meegewogen bij de besluitvorming. Er valt niet in te zien dat daarbij sprake zou kunnen zijn van willekeur of van aantasting van de rechtszekerheid.

5. De waarde van panden kan dalen
Het beperken van de gebruiksmogelijkheden lijkt een afname van de waarde van een pand te veroorzaken.

Reactie
Behalve de functies die in onderdeel A van de Lijst genoemd worden, is het bestaande, legale gebruik in elk pand toegestaan. Voor een pand dat leegkomt, zijn dus, naast continuering van het

bestaande gebruik, voldoende nieuwe mogelijkheden, waaronder een transformatie naar wonen. Het bestemmingsplan stimuleert daarnaast een creatieve invulling van leegstaande panden.
Als er al een waardedaling optreedt door de geringe afname van gebruiksmogelijkheden wordt die gecompenseerd door de verbetering van de economische structuur en van het woon- en leefkwaliteit die dit bestemmingsplan nastreeft.
In die gevallen dat een eigenaar meent schade te lijden door het bestemmingsplan kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om tegemoetkoming in planschade worden ingediend bij het college.

6. Het vergunningstelsel jaagt de ondernemer op kosten
Door het kleine aantal functies dat op alle adressen is toegestaan (onderdeel A van de Lijst) komen er veel vergunningprocedures, met ambtelijke werkverschaffing en kosten voor de ondernemer als gevolg.

Reactie
Er zijn voldoende nieuwe mogelijkheden voor een goede invulling van panden op de Amsterdamsestraatweg. Het bestemmingsplan moet als onderdeel van de integrale aanpak van de Amsterdamsestraatweg de leefbaarheid en levendigheid van deze straat bevorderen. Dat kan alleen met een instrumentarium dat voorziet in een vergunningensysteem voor het weren van ongewenste functies en het meewerken aan gewenste functies. Zonder een dergelijk systeem kan niet gericht worden gestuurd en zullen ongewenste functies zich blijven vestigen, waardoor de leefbaarheid onder druk zal blijven staan.

7. Mogelijkheid tot transformatie naar wonen is niet duidelijk
Het bestemmingsplan wil deelgebied 2 ontwinkelen, maar op grond van lid 4.3.1 van de regels is de transformatie naar wonen niet toegestaan, waarmee een logische invulling van leegstaande panden niet mogelijk lijkt.

Reactie
De genoemde regeling bevat een verbod, maar daarvan kan worden afgeweken met de regeling onder lid 4.2.2. Gelet op het karakter van de Amsterdamsestraatweg is het niet mogelijk om zonder meer overal een transformatie naar wonen rechtstreeks toe te staan. Aan de transformatie naar wonen zijn voorwaarden verbonden.

De geluidsbelasting van het verkeer op de Amsterdamsestraatweg is dusdanig hoog, dat woningen niet zonder meer in alle gevallen realiseerbaar zijn binnen de wettelijke kaders. De geluidsbelasting vormt daarom een belangrijk aspect van de afweging en is ook een extra argument voor het realiseren van voldoende buitenruimte.
Door de transformatie naar wonen onder te brengen in een afwijking van het verbod kan met maatwerk de gewenste kwaliteit bereikt worden. Het gaat daarbij om het realiseren van een goed woon- en leefklimaat voor zowel de nieuwe bewoners als voor de omwonenden. De te transformeren panden zijn op de begane grond doorgaans volledig tot achter op het perceel uitgebouwd. Bij transformatie naar wonen zal buitenruimte moeten worden gerealiseerd wat betekent dat in veel gevallen een deel van het pand op de begane grond gesloopt moet worden. Deze buitenruimten zijn cruciaal voor een goed woon- en leefklimaat en tevens ontstaat daardoor de mogelijkheid van het "vergroenen" van binnenterreinen hetgeen van belang is uit een oogpunt van volksgezondheid en hemelwaterafvoer.
Daarnaast zijn woningen van voldoende omvang van belang, enerzijds om kwalitatief goede woningplattegronden te kunnen realiseren, anderzijds om te voorkomen dat er een te grote mate van verdichting plaatsvindt op de binnenterreinen, die de rustige kant van het bouwblok zijn en ook moeten blijven. Een te grote toename van huishoudens zou negatieve effecten kunnen hebben voor de omwonenden.

8. Het is niet duidelijk hoe de maatregelen het doel dienen
Het is niet duidelijk hoe deze bestemmingsregeling bijdraagt aan het bestrijden van overlast en het herstel van het woon- en leefklimaat.

Reactie
In hoofdstuk 4 van de toelichting, met een samenvattende conclusie in paragraaf 4.3, wordt uitgelegd dat het bestemmingsplan het woon- en leefklimaat wil bevorderen door versterking van de winkelstructuur en daarmee vermindering van de leegstand en door een geleidelijke vermindering van functies die het woon- en leefklimaat negatief beïnvloeden te bewerkstelligen.
De bestemmingsregeling beantwoordt aan dat doel door de clustering van winkels binnen de bestemming Gemengd – 1 te bevorderen, door met vergunningstelsels de grip op functieveranderingen te vergroten en door met de wijzigingsbevoegdheid de onwenselijke functies te laten uitsterven. De werking van de bestemmingsregeling is uitvoerig toegelicht in hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan.

9. De werking van de wijzigingsbevoegdheid is niet duidelijk
Na een jaar leegstand of als gebruik definitief beëindigd wordt, kunnen burgemeester en wethouders de functie die op een adres toegestaan is schrappen, waarna alleen de functies van onderdeel A van de Lijst zijn toegestaan.
Wat wordt bedoeld met “definitief beëindigd”?
Betekent dat ook dat een ondernemer die met pensioen gaat zijn bedrijf niet kan overdoen aan een ander en zo zijn pensioen kwijt is? Of als hij stopt en ergens anders wil beginnen, moet hij dan zijn verlies nemen, omdat hij het bedrijf niet kan overdoen?

Reactie
De wijzigingsbevoegdheid in leden 3.5.2 en 4.5.2 onder a, waar de vragen van indiener betrekking op hebben, gaan uitsluitend over het schrappen van functies in de onderdelen D van de lijsten bijzondere functies bij de bestemmingen Gemengd -1 en Gemengd – 2.
In de paragrafen 4.1.2.2, onder het kopje ‘Geleidelijke transformatie, en 7.2.1.2 van de toelichting is aangegeven dat bestaand gebruik mag worden voortgezet. Dit uitgangspunt is uiteraard vertaald in de regels: alle bestaande functies vallen onder de bestemmingsomschrijving.
Een functie wordt als definitief beëindigd beschouwd als het gebruik is veranderd. Dat is niet het geval als een ondernemer met pensioen gaat, maar wel als bijvoorbeeld een restaurant wordt gevestigd in een pand waar eerst een speelautomatenhal was gevestigd.
De wijziging van de bestemming volgt de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. De wijziging wordt dus in ontwerp 6 weken ter inzage wordt gelegd, zodat belanghebbenden daarover een zienswijze bij het college over kunnen indienen. Burgemeester en wethouders betrekken die zienswijze bij de besluitvorming.
In de bestemming Gemengd -2 bestaat de bestemming na het schrappen van een adres uit onderdeel D in beginsel uit de functies die in onderdeel A wordt genoemd, maar de mogelijkheid bestaat om een vergunning te vragen voor andere functies of om het pand te transformeren naar wonen. In hoekpanden mag ook een winkel worden begonnen of een andere winkelstraatfunctie worden gevestigd (met uitzondering van horeca). In de bestemming Gemengd – 1 mag een winkel, naast de functies van onderdeel A van de Lijst, op de begane grond van alle panden.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die hierboven onder de reactie bij punt 3 zijn aangegeven. Met deze wijzigingen worden de Lijst bijzondere functies Gemengd – 1, de Lijst bijzonder functies Gemengd – 2, de verbeelding, de toelichting en de inventarisatielijst bij de toelichting aangepast, om de gebruiksmogelijkheden van de bestemming Gemengd – 2 te verruimen en om de bestemming van het deel van de Amsterdamsestraatweg tussen de Asterstraat en de Fabriekstraat de bestemming Gemengd – 1 te geven, een bestemming die beter pas bij het huidige karakter en bij de huidige ontwikkeling van dat deel van de straat.

Zienswijze 2 Rose & Vanilla (bakkerij met winkel)

Indiener is eigenaar van de bakkerij met winkel Rose & Vanilla aan de Amsterdamsestraatweg 13. Het pand heeft de bestemming Gemengd – 1 waar detailhandel en winkelstraatfuncties zijn toegestaan. In het ontwerpbestemmingsplan is 'daghoreca' ook toegestaan.
Het bedrijf levert ook producten aan andere winkels en bedrijven. Deze bedrijfsactiviteit is legaal gevestigd. Ambtshalve is dit adres daarom ook toegevoegd aan onderdeel B van de Lijst bijzondere functies Gemengd – 1.

1. Toevoeging daghoreca met terras

Indiener wil de functie daghoreca uitbreiden en daarbij een terras maken. De bestemming voor het pand staat geen terrassen toe. Indiener vraagt om die bestemming te wijzigen in de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied waarbinnen wel terrassen mogelijk zijn. Tijdens een buurtbijeenkomst ontving indiener positieve reacties op het plan voor daghoreca met terras.

Reactie
Het pand van indiener heeft de bestemming Gemengd – 1. Deze zienswijze brengt aan het licht dat de beleidswijziging voor horeca die in bijlage 3 van de toelichting is beschreven niet strookt met de regeling in het ontwerpbestemmingsplan. Dit zal worden hersteld door aanpassing van de regels. Ook zal in de toelichting worden verduidelijkt hoe de regeling ondergeschikte horeca werkt. Zie ook het antwoord op Zienswijze 5~~Zienswijze 5~~, onderdeel Zienswijze 5~~Zienswijze 5~~4~~4~~.
Een terras bij het pand van indiener is goed verenigbaar met de inrichting van de openbare ruimte aldaar. Gezien die inrichting is het ook logisch om de bestemming aan de noordoostzijde van de Amsterdamsestraatweg tussen de Weerdsingel en de Herenweg te veranderen van Verkeer naar Verkeer – Verblijfsgebied, zodat op grond van artikel 7 lid 7.1 van de regels terrassen toegestaan zijn.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze is de bestemming aan de noordoostzijde van de Amsterdamsestraat-weg tussen de Weerdsingel en de Herenweg veranderd van Verkeer in Verkeer – verblijfsgebied en is het deel van de Herenweg dat grenst aan het pand van indiener aan het plangebied toegevoegd. Daarmee wordt een terras bij het pand mogelijk.
Voorts wordt de regeling voor horeca in de categorie D2 van de Lijst van horeca-activiteiten in overeenstemming gebracht met horecabeleid, wat onder meer betekent dat het adres van indiener wordt opgenomen in onderdeel C van de Lijst bijzondere functies Gemengd – 1.
Deze wijzigingen staan precies beschreven in de paragrafen 2.3.1.4~~2.3.1.4~~ en 2.3.1.5~~2.3.1.5~~.

Zienswijze 3

Indiener is eigenaar van de afhaalzaak aan de Amsterdamsestraatweg 138. Het pand heeft de bestemming Gemengd – 2 waar functiemengingsfuncties zijn toegestaan. Een afhaalzaak wordt niet gerekend tot de functiemengingsfuncties, maar door vermelding van deze zaak onder Onderdeel D van de Lijst bijzondere functies Gemengd – 2, is een afhaalzaak op grond van de bestemming toch toegestaan.

1. Inrichting 'Boorplein'

Indiener stelt dat een verbeterde inrichting van de kop van de 1e Daalsedijk, gelegen tussen de Boorstraat en de Amsterdamsestraatweg, ook wel 'Boorplein' genoemd, kan zorgen voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de woon- en leefkwaliteit, en, als de Amsterdamsestraat-weg als 30km/uur-weg wordt ingericht ook voor een betere verkeersveiligheid. Het 'Boorplein' kan een ontmoetingsplaats van de buurt worden en extra publiek trekken, waardoor nieuwe ondernemers naar de Amsterdamsestraatweg gelokt kunnen worden. Indiener wil daar met een terras bij zijn zaak een bijdrage aan leveren.

Reactie
In overleg met de buurt is de gemeente een herinrichting van dit deel van het plangebied aan het voorbereiden. Mede naar aanleiding van verontrustende cijfers van verkeersongevallen, wordt de mogelijkheid van een inrichting die past bij 30km/uur onderzocht.
De bestemming ter plaatse is Verkeer - Verblijfsgebied. Binnen deze bestemming is een terras toegestaan. De visie van indiener over de kansen die de herinrichting en leuke horeca met een terras kunnen bieden is helemaal in lijn met de visie van de gemeente.
Een terras mag alleen bij een horecagelegenheid worden gerealiseerd. Indiener heeft momenteel een afhaalzaak. Dat is een vorm van specifieke detailhandel. Een terras is bij zijn huidige zaak dus niet toegestaan.

2. Restaurant
Indiener heeft plannen voor een restaurant met terras. Met die plannen wil hij bijdragen aan een levendig 'Boorplein' zoals hierboven onder 1 beschreven. Indiener denkt aan een restaurant in de categorie D1 van de Lijst van horeca-activiteiten dat, om overlast te vermijden, na 1 uur 's nachts gesloten is. Hij vraagt om een aanpassing van het bestemmingsplan die dit mogelijk maakt.

Reactie
De gemeente een aantal keer gesproken met indiener over zijn plannen. Helaas is geen oplossing gevonden die voldoet aan de wensen van indiener en ook past in het gemeentelijke beleid. Amsterdamsestraatweg 138 valt buiten het winkelcluster met de bestemming Gemengd - 1 en heeft de bestemming Gemengd - 2. Het is een hoekpand van de 2e Daalsedijk. In hoekpanden met de bestemming Gemengd - 2 zijn wel winkels en winkelstraatfuncties toegestaan. Daghoreca is denkbaar op deze locatie, zeker ter vervanging van de huidige functie 'afhaalzaak'.
Een extra restaurant in de categorie D1 past niet in het horecabeleid en ook niet in het ruimtelijk-economische uitgangspunt van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan beoogt immers de levendigheid in de straat te verbeteren en de winkelstructuur te versterken. Horecagelegenheden die buiten de winkeltijden geopend mogen brengen een risico op overlast met zich mee. Een restaurant in de categorie D1 op de Amsterdamsestraatweg 138 is om die reden niet wenselijk. Een afwijking van het beleid en de uitgangspunten heeft bovendien een ongewenste precedentwerking. Als een restaurant in de categorie D1 hier toegestaan wordt, kunnen andere panden aan het 'Boorplein' een beroep doen op eenzelfde coulance, waardoor het woon- en leefklimaat van de Amsterdamsestraatweg onder druk zou kunnen komen.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan

Zienswijze 4 Wasserette Cyberwash

Indiener is eigenaar van een textielwasserette op de Amsterdamsestraatweg 237. Het pand heeft de bestemming Gemengd - 2 waar functiemengingsfuncties zijn toegestaan. Een wasserette is een functiemengingsfuncties en staat genoemd in onder Onderdeel A van de Lijst bijzondere functies Gemengd - 2.

1. Het bestemmingsplan leidt tot leegstand en verloedering
Indiener vreest dat de bestemming Gemengd - 2 niet het beoogde positieve effect zal hebben op het deel van de Amsterdamsestraatweg tussen de Bethlehemweg en de Acaciastraat, omdat
a. nieuwe ondernemers zich niet zullen willen vestigen vanwege de kans op transformatie naar wonen, terwijl
b. transformatie naar wonen grote investeringen vraagt vanwege de geluidssituatie en
c. de zittende ondernemers het moeilijk krijgen tussen woningen.

Onderzoek naar de gevolgen voor de zittende ondernemers ontbreekt.

Reactie
Het doel van het bestemmingsplan, als onderdeel van een integrale aanpak van de Amsterdamsestraatweg, is het leveren van een bijdrage aan de leefbaarheid en de economische

structuur van de Amsterdamsestraatweg door onwenselijke gebruiksveranderingen van panden tegen te gaan en door regels te stellen die de winkelstructuur in de winkelconcentratiegebieden versterken en buiten de winkelconcentratiegebieden transformatie naar wonen te bevorderen. Transformatie naar wonen is een mogelijkheid in de functiemengingsgebieden. De functiemengingsfuncties zijn vormen van dienstverlening die goed passen bij de woonfunctie vanwege de uitstraling van deze functies.
Nieuwe ondernemers die passen binnen de functiemengingsfunctie kunnen zich blijven vestigen in gebieden met de bestemming Gemengd-2. Voor hen hoeft de kans op transformatie naar wonen niet doorslaggevend zijn. Ook andere vestigingscondities zijn van belang bij de keuze van de ondernemer om zich op een bepaalde locatie te vestigen. Bijvoorbeeld de ligging, omvang, indeling en uitstraling van het pand en het huurniveau.
De geluidbelasting als gevolg van het verkeer is in de Amsterdamsestraatweg zodanig dat er bij transformatie investeringen nodig zijn. Er hebben inmiddels al enige transformaties naar wonen plaatsgevonden, waaruit blijkt dat de gevraagde investeringen geen onoverkomelijke belemmeringen hoeven te vormen.

2. Noodzakelijke verhuizing vernietigt investeringen in huidige locatie
Indiener heeft bewust gekozen voor deze plek, een levendige bedrijvigheid aan een drukke winkelstraat, en veel geïnvesteerd in het pand en in het plaatsen van de machines met bijbehorend leidingwerk. Een verhuizing, wat nodig zal zijn voor het voortbestaan van de onderneming als indiener echt tussen de woningen in komt te zitten, kan indiener niet bekostigen.

Reactie
De functie van indiener op dit adres is zonder meer toegestaan en wordt als passend gezien, ook als in de directe omgeving sprake is van transformatie naar wonen. De integrale aanpak van de Amsterdamsestraatweg, waarvan het bestemmingsplan een onderdeel is, heeft tot doel de levendigheid en leefbaarheid te bevorderen en ongewenste functies die zich nu nog kunnen vestigen te weren. De toegestane functies passen goed bij de woonfunctie zodat niet valt in te zien dat indiener zijn onderneming niet zou kunnen voortzetten. Vanwege het doelgerichte karakter en de eigen trekkracht is de verwachting dat de onderneming van de indiener kan blijven functioneren binnen de bestemming Gemengd - 2.

3. De uitvoering van het plan is onduidelijk
Het bestemmingsplan geeft geen duidelijkheid over de uitvoering van de regeling, bijvoorbeeld hoe de winkelpanden beter verdeeld kunnen worden, hoe goede ondernemers gestimuleerd worden om te verhuizen van naar leegstaande panden in een van de toekomstige winkelconcentratiegebieden.

Reactie
Het bestemmingsplan regelt het gebruik en de mate van bebouwing van gronden in het plangebied. Operationele zaken zijn geborgd in de uitvoering van de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg door onder andere de aanstelling van de vastgoedregisseur. De vastgoedregisseur gaat onder andere potentiële ondernemers verleiden om zich te vestigen in het gebied, passend binnen het bestemmingsplan en doet voorstellen voor mogelijke verplaatsingen van functies en ondernemers aan de Amsterdamsestraatweg. Daarnaast hebben gerealiseerde transformaties een voorbeeldfunctie voor anderen, waardoor die voorbeelden navolging kunnen krijgen.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5 Ondernemersvereniging Hart voor de Straatweg

De ondernemers in het deel van het plangebied dat ten zuiden van de St. Josephlaan - Marnixlaan ligt, zijn verenigd in ondernemersvereniging Hart voor de Straatweg.

1. Tevredenheid; steun voor wijzigingsbevoegdheid in het noordelijke deel.
De ondernemersvereniging is blij dat er een nieuw bestemmingsplan komt en is over het algemeen tevreden met de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan. Zij is de gemeente en in het bijzonder het Wijkbureau erkentelijk voor de inspanningen die zij plegen om de Amsterdamsestraatweg als winkellocatie te verbeteren en ook de leefbaarheid te vergroten.
De ondernemersvereniging steunt de regeling die winkelclustering in twee concentratiegebieden bevordert en burgemeester en wethouders de bevoegdheid geeft om de bestemming van het gebied dat begrensd wordt door de Anemoonstraat en de Korenbloemstraat en door het Van Beuningenplein en de Marnixlaan bestemd heeft te wijzigen als dat gebied niet meer als derde winkelcluster functioneert.

Reactie
Van deze opmerking wordt met genoegen kennisgenomen.

2. Actieve betrokkenheid gemeente bij transformatie panden met bestemming Gemengd – 2.
De ondernemersvereniging verwacht van de gemeente een actieve rol bij het versterken van de winkelconcentratiegebieden. De gemeente kan bijvoorbeeld verhuizing stimuleren in samenwerking met exploitanten en eigenaars van panden die buiten het winkelconcentratiegebied staan en eigenaren van vastgoed binnen het winkelconcentratiegebied stimuleren om verhuizende exploitanten in dat gebied op te nemen. Daarnaast kan de gemeente vastgoedeigenaren actief benaderen om winkelfuncties in panden met de bestemming Gemengd – 2 te transformeren naar een andere functie, bij voorkeur wonen.
Zonder proactieve begeleiding van de gemeente kan de 'uitsterfconstructie' in de bestemming Gemengd – 2 leiden tot verloedering. De ondernemersvereniging is gaarne bereid om een constructieve bijdrage aan het transformatieproces te leveren.

Reactie
De vastgoedregisseur begeleidt en stimuleert ter uitwerking van de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg de acquisitie en transformatie naar wonen aan de hand van het brancheplan en bestemmingsplan.
Maar ook zonder pro actieve houding van de gemeente kan bereikt worden dat de uitsterfconstructie en de winkelconcentratie vorm krijgen. Voorbeelden hiervan zijn de wijzigingsplannen die voor opgeheven belhuizen zijn gemaakt onder het bestemmingsplan Ondiep uit 2007 en de toenemende transformatie naar wonen aan de Amsterdamsestraatweg.

3. Grens zuidelijke winkelcluster
De noordelijke grens van het zuidelijke winkelcluster kan beter op het spoor gelegd worden, in plaats van bij de 2e Daalsedijk (Boorstraat) en de Bethlehemweg, omdat het spoor een natuurlijke barrière is in het stedelijke patroon en het 'Boorplein' [zie: zienswijze 3, onderdeel 1) zich leent voor een goede horeca- of blurringformule.

Reactie
Op basis van het huidige gebruik van de panden en de uitstraling van het gebied is de bestemming Gemengd-2 hier wenselijk: het vergroten van de leefbaarheid en transformatie naar wonen. In dit deel van het gebied staan al relatief veel woningen. Versterking als winkelcluster staat hier niet centraal. Er is sprake van relatief veel leegstand en (ongewenste) dienstverlening.

4. Ruimte voor daghoreca en blurring
De ondernemersvereniging onderschrijft de wijziging van het horecabeleid waardoor meer daghoreca en winkel ondersteunende horeca gestimuleerd wordt. Een betere inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld bredere stoepen zou daarbij helpen. De ondernemersvereniging pleit er ook voor om ruimte te bieden aan de zogenaamde blurringformule.

Reactie
Met blurring wordt een vorm van ondersteunende horeca bedoeld, waarbij de eis uit het Ontwikkelingskader horeca Utrecht dat die vorm van horeca alleen is toegestaan als de te

consumeren producten een relatie met de winkel heeft wordt losgelaten. De gemeente is aan het onderzoeken of het Ontwikkelingskader horeca aanpassing behoeft. Vooruitlopend op de uitkomsten daarvan is het niet wenselijk om ad hoc een dergelijke verruiming toe te staan.
Het bestemmingsplan verzet zich niet tegen een andere inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld een inrichting met bredere stoepen, zolang het doorgaande auto- en fietsverkeer nog voldoende ruimte krijgt.
Voorgaande wil overigens niet zeggen dat dit bestemmingsplan geen mogelijkheden biedt voor nieuwe combinaties van winkels met horeca. Het horecabeleid wordt met de vaststelling van dit bestemmingsplan zodanig verruimd dat - met een omgevingsvergunning - in principe in elk pand daghoreca kan worden toegestaan. Beschikt een ondernemer over die omgevingsvergunning, dan kan hij of zij de daghoreca combineren met winkelactiviteiten. Uiteraard moet de combinatie dan wel voldoen aan de regels bij of krachtens de horecawet. Op grond van deze zienswijze zal bovenstaande in de toelichting verduidelijkt worden.

5. Bereikbaarheid, fietsroute en parkeren

De veiligheid en aantrekkelijkheid van de straat wordt vergroot door het instellen van een 30km/uur-regime, maar zo'n maatregel mag niet ten koste van de bereikbaarheid mag gaan. De ondernemersvereniging stelt daarom voor om verkeer vanuit de zijstraten die nu zijn afgesloten weer mogelijk te maken en de bereikbaarheid vanuit Wijk C met een voetgangersbrug te vergroten. Vooral de bezoekers aan speciaalzaken, een doelgroep die in de toelichting over het hoofd wordt gezien, komen met de auto. Deze zaken zijn afhankelijk van een goede autobereikbaarheid en betaalbare parkeergelegenheid.
Een doorgaande fietsroute over de Daalsedijk, parallel aan de Amsterdamsestraatweg, leidt tot minder zicht op de winkels en dus tot minder aankopen.
Verder acht de vereniging goed en betaalbaar parkeren, liefst met gratis kortparkeren, essentieel voor een goed functioneren van het winkelgebied. En er zijn oplossing nodig voor fietsparkeren, zodat de stoep niet langer door fietsen geblokkeerd wordt.

Reactie
De inrichting van de openbare ruimte wordt niet met een bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan maakt het wel mogelijk om in de bestemming Gemengd - 2 op de begane grond van panden fietsenstallingen te realiseren. Daarmee ontstaat een extra mogelijkheid voor de oplossing van het fietsparkeerprobleem.
De gemeente heeft samen met betrokken bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg opgesteld. Voortvloeiend wordt nu gewerkt aan de Uitvoeringsstrategie 30 km. Alle betrokkenen geven aan dat zij de verblijfskwaliteit en oversteekbaarheid van de Amsterdamsestraatweg willen verbeteren. Bovendien moet er meer ruimte komen voor de voetganger en de fietser. De Uitvoeringsstrategie 30 km geeft handen en voeten aan deze wensen. Daarnaast werkt de gemeente ook aan de Opgeruimde Straatweg. Hierin is veel aandacht voor de positie van reclame-uitstallingen, fietsparkeervoorzieningen en ander straatmeubilair.

De parallelle fietsroute betreft de route langs het spoor vanaf het Amsterdam Rijnkanaal. Om de kwaliteit voor fietsers in de stad verder te vergroten en het fietsgebruik te stimuleren, zijn verdere investeringen in het fietsnetwerk nodig. Een van deze investeringen is om een route langs het spoor Utrecht-Amsterdam te realiseren. Hiermee ontstaat een betere verbinding vanuit Maarssen en Lage Weide naar Utrecht CS en naar de binnenstad van Utrecht. Tevens kan dit leiden tot verbetering van de verblijfskwaliteit van de Amsterdamsestraatweg, omdat de doorgaande fietser dan een alternatief heeft.

De proef met een aangepast parkeertarief op de Kanaalstraat heeft niet tot een verhoging van de inkomsten van de winkeliers geleid. Wij zien daarom geen aanleiding om het huidige parkeerregime van de Amsterdamsestraatweg aan te passen. Vanzelfsprekend is parkeren een aandachtspunt bij de Uitvoeringsstrategie 30 km en worden ondernemers van de Amsterdamsestraatweg betrokken bij deze strategie.

6. Ontwikkelingen buiten het plangebied
Ontwikkelingen in de buurt van het plangebied kunnen zorgen voor het vergroten van het economische draagvlak. In ontwikkelingsgebieden, bijvoorbeeld bij de 2e Daalsedijk, moeten geen winkelvoorzieningen gerealiseerd worden.

Reactie
De inhoud van plannen in de omgeving van het plangebied wordt uiteraard afgestemd op de inhoud van dit bestemmingsplan en op vastgesteld gemeentelijk beleid. In het kader van dit bestemmingsplan kan echter geen toezegging worden gedaan dat in de omgeving in elk geval detailhandel wordt uitgesloten. Waar detailhandelsfuncties kunnen worden toegestaan moet dit uiteraard passen in het gemeentelijk detailhandelsbeleid.

7. Geen extra supermarkt
De suggestie in de toelichting van het bestemmingsplan dat er ruimte is voor een supermarkt in het goedkope segment wordt niet gedeeld. Er is, vooral in het zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg een compleet aanbod. De ondernemersvereniging vraagt zich af of deze suggestie ten onrechte uit het Brancheplan is overgenomen.

Reactie
Het Brancheplan Amsterdamsestraatweg en de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg vormen de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan. De passage in paragraaf 2.2.7 van de toelichting is afkomstig uit het Brancheplan dat vastgesteld beleid is.
De toelichting is overigens juridisch niet bindend. De bestemming Gemengd -1 staat elke vorm van detailhandel toe, en dus ook supermarkten.

8. Functies op verdiepingen
Op de verdiepingen bevinden zich ook functies die bij de functie op de begane grond hoort en soms zelfstandige functies. In de Lijst bijzondere functies Gemengd -1 en ook die van Gemengd -2 zijn deze functies ten onrechte niet opgenomen.

Reactie
Naar aanleiding van dit onderdeel is onderzocht of er bijzondere functies op de verdiepingen aanwezig zijn. Dat blijkt het geval. De aanpassingen die in paragraaf 2.3.1.1~~2.3.1.1~~ zijn opgenomen zullen worden doorgevoerd op de Lijst bijzondere functies Gemengd 1.

9. Handhaving
In de toelichting staat dat er extra capaciteit op handhaving wordt ingezet. De ondernemersvereniging herkent dit niet en pleit ervoor vooral na 22.00 uur handhavers in te zetten. Verder wordt bepleit om te onderzoeken of bewoners bij een goede handhaving vanaf 22.00 uur problemen hebben met openingstijden van winkels tot 22.00 uur.

Reactie
In de toelichting is aangegeven in hoofdstuk 6 dat de gemeente en andere overheidsdiensten al sinds enige tijd optreden tegen aantasting van de leefbaarheid en dat uit recent onderzoek blijkt dat de intensieve aanpak effect heeft, maar veel capaciteit vraagt.
De handhavers hebben een breed takenpakket en een groot gebied onderhanden. Bij de Voorjaarsnota 2016 is besloten dat de inzet wordt uitgebreid naar 7 x 24 uur. Dit is niet exclusief voor de ASW, maar deze is wel een belangrijk aandachtsgebied. Op meldingen wordt ook 's avonds en in het weekend met voorrang gereageerd. De inspecteurs Bijzondere Wetten zijn ook 's nachts aanwezig, minder zichtbaar, maar wel met effect. Niet voor niets zijn er de afgelopen maanden meerdere sluitingen geweest van ondernemingen die zich niet aan regels en afspraken hielden. De effecten van de sluitingstijd van 22.00 uur worden gemonitord. Medio 2017 zal de gemeente deze maatregel evalueren en zo nodig herzien.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden de verbetering van de Lijst bijzondere functies Gemengd – 1 en van de toelichting die in paragrafen 2.3.1.1~~2.3.1.1~~ en 2.3.3.2~~2.3.3.2~~ zijn aangegeven doorgevoerd.

Bijlage 1: zienswijzenlijst

Nr.	Indiener	Adres	Datum
1	Ondernemers-eigenaren, vertegenwoordigd door Bureau Rechtsbescherming, C. van Oosten	Amsterdamsestraatweg 83bis, 3513AB Utrecht	3 juni 2016
2	Rose en Vanilla	Amsterdamsestraatweg 13	19 juni 2016
3	Ondernemer-eigenaar	Amsterdamsestraatweg 138	20 juni 2016
4	Wasserette Cyberwash	Amsterdamsestraatweg 239	26 juni 2016
5	Ondernemersvereniging Hart voor de Straatweg	Bemuurde Weerd OZ 31	28 juni 2016
6	Gevelsteen Vastgoed BV, namens ondernemer Amsterdamsestraatweg 378	Nachtegaalstraat 60 bis, 3581AL Utrecht	30 juni 2016
7	Ondernemer	Amsterdamsestraatweg 92, 385	5 september 2016

Bijlage 2: alle zienswijzen (geanonimiseerd)

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Gelder, W.C.F. van (Wim)
Kenmerk	16.506952
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 125

Vaststelling bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg

besluit

1 Profiel 12 van het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht te wijzigen conform het voorstel in bijlage 1, zodat een verruiming van de mogelijkheden voor daghoreca en voor ondersteunende horeca in de bestemming Gemengd - 1 en een aanvulling van de eisen voor ondersteunende horeca in de bestemming Gemengd - 2 van bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg mogelijk is.

2 De zienswijzen van indieners 6 en 7 over het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg buiten behandeling te laten.

3 Naar aanleiding van de zienswijzen van indieners 1, 2 en 5 in het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

4 Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit de paragrafen 2.3.2 en 2.3.4 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg aan te brengen.

5 Het bestemmingsplan Amsterdamsestraatweg, met een gedetailleerde regeling die grip op functiewijzigingen geeft, tegelijk flexibiliteit biedt met vergunningstelsels en een wijzigingsbevoegdheid, en met een planologische grondslag voor horeca in de categorie D2 van de lijst van horeca-activiteiten in de bestemming Gemengd – 1, dat bestaat uit het digitale bestand NL IMRO 0344 BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01.gml met ondergrond NL IMRO 0344 BPAMSTERDAMSESTRAA-VA01.dgn vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Meijer, P.H. (Peter)
Kenmerk	16.505037
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 111
Geheim	Nee

Vaststelling bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk"

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 de zienswijze van indiener nummer 400 buiten behandeling te laten

2 naar aanleiding van de zienswijze 1 van indiener 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399, zienswijze 219 en zienswijze 1, van indiener 220, in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

3 ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk II van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen;

4 geen exploitatieplan vast te stellen;

5 het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk dat is vastgelegd in het digitale bestand: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie
Toezeggingen wethouder:

- De wethouder verstrekt voor de raadsbehandeling informatie over de kwaliteit van water als groenvoorziening.
- De wethouder verstrekt voor de raadsbehandeling informatie over de huurprijzen (middensegment), het wettelijk kader en de mogelijke ontwikkeling daarvan.

Terug in de Raad:
Fracties overwegen moties op volgende punten: parkeren ondergronds/ of op het ernaast liggende terrein (D66, SP, GL), ruimte voor roeiers (VVD), sociale huurwoningen in het gebied. Parkeerplaatsen omzetten in groen (PvdD).

Status: B

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_5107
Bijlage: Het plan_Kanaalweg 59, Transwijk_Vaststelling 2016 klein
Bijlage: Bestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk (november 2016)
Bijlage: Link naar ROPubliceer (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-a (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-b (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-c (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-d (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-e (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-f (november 2016)
Bijlage: Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-g (november 2016)
Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 111

Eerdere besluitvorming

Uitvoering
Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in "DUIC", de Staatscourant en op het internet op de websites www.utrecht.nl/bestemmingsplannen en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdelings bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Gemeente Utrecht

Context

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens om 167 woningen te realiseren rondom een nieuw uit te graven binnenhaven. Daarnaast zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden. Het plan wordt gerealiseerd op het perceel Kanaalweg 59 te Utrecht (hierna: plangebied). Het plangebied grenst aan het Merwedekanaal en is gelegen tegenover de woonwijk Parkhaven.
De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de nieuwe ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het plangebied Kanaalweg 59 ligt tussen het Merwedekanaal, de panden Koningin Wilhelminalaan 3 en 5, het Defensieterrein en een hulpwarmtecentrale (HWC) van Eneco.
Het project kent een geschiedenis van zo'n 10 jaar. Voor de woningbouwplannen op deze locatie is op 4 juni 2008 een vrijstelling aangevraagd (ex artikel 19.1 WRO). Op 20 maart 2012 is uiteindelijk vrijstelling verleend. Vanwege een hiaat in het overgangsrecht van de oude WRO naar de Wabo enerzijds én het wegnemen van een zienswijze (Nuon) op het plan anderzijds is in gezamenlijk overleg besloten een nieuwe bestemmingsplanprocedure te doorlopen.
Voor het bouwplan was over het algemeen draagvlak in de buurt. Het plan bleek ten gevolge van de financiële crisis onhaalbaar te zijn en te grote risico's te hebben (moest vanwege de ondergrondse parkeergarage in één keer gebouwd worden). Het bouwplan is daarom in overleg met de gemeente aangepast. De grootste wijziging daarvan is dat het parkeren naar maaiveld is gebracht. Verder is het plan grotendeels in tact gebleven.

Het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 19 juni 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.

Artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening maken het mogelijk dat diverse procedures gezamenlijk worden doorlopen. De voorbereiding en bekendmaking van de volgende ontwerpbesluiten zijn tegelijk behandeld:
1. Het ontwerp bestemmingsplan;
2. het besluit tot vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 van de Wet geluidhinder (HW 1123);
3. de omgevingsvergunning voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven (HZ_WABO-14-24979);
4. de omgevingsvergunning voor het bouwen van 54 appartementen (HZ_WABO-14-28546);

De periode waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend eindigde op 30 juli 2015.

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn in totaal 400 zienswijzen ingediend. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen in de toelichting, in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er nog enkele ambtelijke aanpassingen doorgevoerd. De zienswijzen zijn samengevat en van uitgebreid en gemotiveerd commentaar voorzien in het bij dit voorstel behorende vaststellingsrapport.

Duurzaamheid & gezonde verstedelijking
Het project betreft een binnenstedelijke transformatielocatie met intensief ruimtegebruik door bouwen in een hoge dichtheid. De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming. Vanwege het incidentele geluid van de nabijgelegen hulpwarmtecentrale worden de woningen extra goed geïsoleerd.
Er wordt een aantrekkelijk woonmilieu rond een binnenhaventje gerealiseerd met een horecagelegenheid en terras. De locatie ligt dicht bij station Utrecht CS en centrum Utrecht, goed bereikbaar met de fiets. De openbare ruimte in deze nieuw te realiseren stadswijk kenmerkt zich door haar groene karakter. Het straatbeeld is rustig en nodigt uit om in beweging te zijn, te spelen, te fietsen en te verblijven.

Beslispunt

1 de zienswijze van indiener nummer 400 buiten behandeling te laten

Argumenten

1.1 De zienswijze is te laat ingediend.
De indiener is in de gelegenheid gesteld om de termijnoverschrijding toe te lichten, maar heeft daarvoor geen verschoonbare reden aangegeven. Deze zienswijze blijft daarom buiten behandeling.

Beslispunt

2 naar aanleiding van de zienswijze 1 van indiener 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399, zienswijze 219 en zienswijze 1, van indiener 220, in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

Argumenten

2.1 De zienswijzen richten zicht tegen het feit dat in de beleidsparagraaf van het bestemmingsplan niet werd ingegaan op het sport c.q. roeibeleid en het fietsbeleid;
Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn in totaal 400 zienswijzen ingediend, waarvan het merendeel door (leden van) de roeiverenigingen ORCA, Viking en Triton. Daarnaast zijn er nog zienswijzen ingekomen van enkele bewoners van appartementen en de woonboten aan de overzijde van het kanaal. Tenslotte zijn er nog zienswijzen ingediend door ENECO en de fietsersbond. De zienswijzen van de roeiverenigingen waren grotendeels eensluidend. Hetzelfde geldt voor de zienswijzen van bewoners aan de overkant. De zienswijzen zijn in hoofdzaak gericht tegen het bestemmingsplan, maar enkele gingen tevens over het ontwerp besluit hogere waarden en de meegecoördineerde omgevingsvergunningen. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen van het bestemmingsplan.

In het vaststellingsrapport (hoofdstuk II A wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen) wordt hier uitgebreid op ingegaan.

2.2 Het merendeel van de zienswijzen is afkomstig van de roeiverenigingen. De verenigingen vrezen dat door toenemende verstedelijking langs het Merwedekanaal het kanaal minder geschikt wordt om te trainen.
Wij zijn van mening dat dit individuele plan slechts zeer beperkte invloed heeft op de mogelijkheden van de roeiers om het kanaal te gebruiken. Bij de havenmonding zijn fysieke maatregelen getroffen om aanvaringen te voorkomen. Daarnaast werkt de gemeente in samenwerking met de roeiers aan een afsprakenkader over het gebruik van het Merwedekanaal. Van omwonenden is een beperkt aantal zienswijzen ontvangen.

2.3 Met ENECO zijn afspraken gemaakt over verduurzaming van de HWC aan de Kanaalweg, waardoor enerzijds de bedrijfsvoering van ENECO kan worden gewaarborgd en anderzijds voorzien kan worden in een goed woon en leefmilieu voor de nieuw te bouwen woningen.
Het overleg heeft ertoe geleid dat ENECO en het college inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC Kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. In het gunstigste geval kan een en ander betekenen dat de gehele HWC vervangen kan worden door een gebouw waarin wat warmtewisselaars staan om het primaire aan het secundaire net te koppelen. Afgesproken is dat de verduurzamingsopties met open begroting vergeleken worden en dat de gemeente bereid is om financieel bij te dragen als er onder de streep een rood bedrag staat. Dat staat echter nog niet vast. Sterker nog: als de hele HWC kan vervallen ten gevolge van de ringleiding ontstaat er een exploitatievoordeel voor Eneco, dat de extra

kapitaallasten zou kunnen overstijgen.

Kanttekeningen

2.1 De afspraken met ENECO dienen nog nader te worden geconcretiseerd en vastgelegd in een intentieovereenkomst
Het is van belang de uitgesproken intentie vast te leggen en uit te voeren voordat het woongebied in gebruik wordt genomen.

Beslispunt

3 ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk II van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen;

Argumenten

3.1 Met de ambtelijke wijzigingen wordt het bestemmingsplan verduidelijkt
De ambtelijke wijzigingen betreffen aanpassingen in de artikelen 10, 11 en 12 van het bestemmingsplan. Het betreft verbeteringen.
Artikel 10 bevatte een onjuiste verwijzing, artikel 11 en 12 zijn geactualiseerd voor wat betreft de parkeerregeling en de regeling met betrekking tot woning vorming en woningsplitsing, waardoor ongewenste woningsplitsing beter voorkomen kan worden.Op de verbeelding is in de aan te leggen haven een aanduiding aanlegsteiger aangebracht om duidelijk te maken dat dergelijke voorzieningen alleen op die plaats zijn toegestaan.

In het vaststellingsrapport (hoofdstuk II A wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen en hoofdstuk B ambtelijke wijzigingen) wordt uitgebreid op de wijzigingen ingegaan.

Beslispunt

4 geen exploitatieplan vast te stellen;

Argumenten

4.1 Een exploitatieplan is niet nodig.
Het kosten verhaal vindt plaats via een anterieure overeenkomst en leges voor het bestemmingsplan zodat op grond van artikel 6.12, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening, geen exploitatieplan vereist is.

Beslispunt

5 het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk dat is vastgelegd in het digitale bestand: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59.dgn vast te stellen.

Argumenten

5.1 Met net bestemmingsplan wordt de bouw van een duurzame nieuwe woonwijk mogelijk gemaakt.
Het project betreft een binnenstedelijke transformatielocatie met intensief ruimtegebruik door bouwen in een hoge dichtheid. Daarmee past het plan in het beleid zoals verwoord in de Ruimtelijke Strategie Utrecht. De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming. Vanwege het incidentele geluid van de nabijgelegen hulpwarmtecentrale worden de woningen extra goed geïsoleerd. Er wordt een aantrekkelijk woonmilieu rond een

binnenhaventje gerealiseerd met een horecagelegenheid en terras. De locatie ligt dicht bij station Utrecht CS en centrum Utrecht, goed bereikbaar met de fiets. Het straatbeeld is rustig en nodigt uit om in beweging te zijn, te spelen, te fietsen en te verblijven.

5.2 Met de vaststelling van het bestemmingsplan wordt het mogelijk om de mee gecoördineerde omgevingsvergunningen te verlenen en met de bouw voor het nieuwe woongebied aan te vangen.

De gemeente heeft in 2006 gebiedsvisie Merwedekanaalzone vastgesteld, met als doel de Merwedekanaalzone te transformeren naar een stedelijke woonwijk. De randvoorwaarden uit de gebiedsvisie Merwedekanaalzone zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Meijer, P.H. (Peter)
Kenmerk	16.505037
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 111

Vaststelling bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk"

besluit

1 de zienswijze van indiener nummer 400 buiten behandeling te laten

2 naar aanleiding van de zienswijze 1 van indiener 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399, zienswijze 219 en zienswijze 1, van indiener 220, in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

3 ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk II van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen;

4 geen exploitatieplan vast te stellen;

5 het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk dat is vastgelegd in het digitale bestand: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59.dgn vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Kanaalweg 59, Transwijk

Vastgesteld,



Kanaalweg 59, Transwijk

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Doelstelling 7
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.4 Vigerende bestemmingsplannen 8
1.5 Leeswijzer 8

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 9

2.1 Algemeen 9
2.2 Rijksbeleid 9
2.3 Provinciaal en regionaal beleid 10
2.4 Gemeentelijk beleid 12
2.5 Conclusie 19

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 21

3.1 Inleiding 21
3.2 Beschrijving van het plangebied 21
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 22

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 23

4.1 Planbeschrijving 23
4.2 Verkeer en openbare ruimte 25

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 29

5.1 Inleiding 29
5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling 29
5.3 Geluidhinder 30
5.4 Bedrijven en Milieuzonering 33
5.5 Externe veiligheid 35
5.6 Luchtkwaliteit 36
5.7 Bodemkwaliteit 37
5.8 Flora en fauna 38
5.9 Bomen 40
5.10 Water 41
5.11 Archeologie 43
5.12 Kabels en leidingen 44
5.13 Duurzaamheid 44
5.14 Gezondheid 45

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 47

6.1 Economische uitvoerbaarheid 47
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 47

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet 49

7.1 Inleiding 49
7.2 Planvorm 49
7.3 Opbouw Regels 49
7.4 Artikelsgewijze toelichting 50
7.5 Lijst van Horeca-activiteiten 54

7.6 Handhaving **54**
Bijlagen toelichting 55

Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer 57

Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 209

Bijlage 3 Toetsing geluid binnen niveau Blok A 213

Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve 239

Bijlage 5 Bedrijven en Milieuzonering 267

Bijlage 6 Externe veiligheid 273

Bijlage 7 Luchtkwaliteit 301

Bijlage 8 Bodemkwaliteit 307

Bijlage 9 Flora en fauna 497

Bijlage 10 Bomeninventarisatie 515

Bijlage 11 Waterparagraaf 519

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 541

Artikel 1 Begrippen **541**
Artikel 2 Wijze van meten **546**

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 547

Artikel 3 Gemengd **547**
Artikel 4 Groen **548**
Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied **549**
Artikel 6 Water **549**
Artikel 7 Woongebied **550**
Artikel 8 Waterstaat - Waterkering **551**

Hoofdstuk 3 Algemene regels 552

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel **552**
Artikel 10 Algemene aanduidingsregels **552**
Artikel 11 Algemene bouwregels **552**
Artikel 12 Algemene gebruiksregels **553**
Artikel 13 Algemene afwijkingsregels **553**
Artikel 14 Algemene wijzigingsregels **554**

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 555

Artikel 15 Overgangsrecht **555**
Artikel 16 Slotregel **555**
Bijlagen bij de regels 557

Bijlage 1 Lijst van Bedrijven 'functiemenging' 558

Bijlage 2 Lijst van Horeca-activiteiten 564

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens om 167 woningen te realiseren rondom een nieuw uit te graven binnenhaven. Naast woningbouw zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden. Het plan wordt gerealiseerd op het perceel Kanaalweg 59 te Utrecht (hierna: plangebied). Het plangebied grenst aan het Merwedekanaal en is gelegen tegenover de woonwijk Parkhaven.

1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de nieuwe ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk te maken.

In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied Kanaalweg 59 ligt tussen het Merwedekanaal, de panden Koningin Wilhelminalaan 3 en 5, het Defensieterrein en een hulpwarmtecentrale (HWC). De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 1,5 hectare. Figuur 1 geeft deglobale ligging van het plangebied weer.



Afbeelding 1: Ligging plangebied

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	Vastgesteld door raad	Onherroepelijk
Actualisering diverse gebieden	31 oktober 2013	15 oktober 2014

De bestemming voor het plangebied is op basis van dit bestemmingsplan Bedrijventerrein -1

De voor Bedrijventerrein -1 aangewezen gronden zijn bestemd voor: bedrijven en activiteiten, waar dit specifiek is aangeduid uitsluitend voor bedrijven uit de in bijlage genoemde categorieën ter plaatse van de aanduiding 1 tot en met 3.2 'bedrijf tot en met categorie 3.2.

De belangrijkste bebouwingsbepalingen zijn:

- De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 18 meter;
- Het bebouwd oppervlak mag niet meer bedragen dan 70% van het voor bebouwing bestemde terreinoppervlakte.

Omdat op het moment van het opstellen van het actualiseringsplan de voorgenomen ontwikkeling nog onvoldoende concreet was, is deze niet meegenomen in het actualiseringsplan. De voorgenomen ontwikkeling is niet in overeenstemming met de vigerende voorschriften voor wat betreft de bestemmingen, bouwgrenzen en maximaal toelaatbare bouwhoogte.

Om het bouwplan (167 woningen en een horecapand) inclusief herinrichting buitenruimte (waaronder een nieuw uit te graven haven, herinrichting van een deel van de zone waarin de Kanaalweg ligt, aanleg parkeerplaatsen) te realiseren dient een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan te worden opgesteld waarin e.e.a. planologisch en juridisch mogelijk wordt gemaakt.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Algemeen

Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn beleidsuitspraken gedaan die van belang zijn voor de ontwikkeling op Kanaalweg 59. De belangrijkste conclusies van de relevante beleidskaders worden hier weergegeven.

2.2 Rijksbeleid

De structuurvisie Randstad 2040 kent een verdichtingsstrategie voor wonen, werken en voorzieningen waarbij tegelijkertijd een kwaliteitssprong wordt gerealiseerd. Voor het woningbouwprogramma voor de regio Utrecht betekent dit dat ruim 32.500 woningen, voornamelijk binnen de rode contouren van het bestaand stedelijk gebied, dienen te worden gebouwd. Het Rijksbeleid is van een te hoog abstractiebiveau om op de ontwikkeling van deze binnenstedelijke locatie toe te passen. Wel dient op basis van het Rijksbeleid getoetst te worden of de voorgenomen ontwikkeling past binnen de Ladder van duurzame verstedelijking. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) bepaald voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien: eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties of een binnen stedelijke herstructurering, dekken immers al (deels) de regionale ruimtevraag. Ook leegstand speelt een rol in de bepaling van de vraag.

Alleen wanneer die behoefte in trede 1 is aangetoond, is trede 2 aan de orde: Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 (bouwen buiten bestaand stedelijk gebied) aan de orde.

Betekenis voor het plangebied

De ontwikkeling in het plangebied heeft in hoofdzaak betrekking op woningbouw. In de provinciale ruimtelijke structuurvisie heeft de provincie Utrecht de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen en uitgewerkt in de Utrechtse ladder voor duurzaam ruimtegebruik. Voor de toetsing van dit beleid wordt daarom verwezen naar onderstaande paragraaf 2.3.2. Voor de ontwikkeling van Kanaalweg 59 zijn uitsluitend trede 1 en trede 2 aan de orde.

2.2.1 Gebiedsontwikkeling per regio (betekenis voor Utrecht)

Het kabinet heeft voor 9 regio's in Nederland opgaven van nationaal belang uitgewerkt. Het gaat hierbij om doelen die voor Rijk en regio van belang zijn. Voor Utrecht geldt daarbij dat Utrecht belangrijk is als het gaat om de verbinding van autowegen, spoorwegen en vaarwegen. Station Utrecht Centraal heeft daarbij een centrale rol. Ook speelt de regio Utrecht een belangrijke rol bij de verdere ontwikkeling van de topsectore Life Sciences.

Er is sprake van een regionale en grote behoefte aan woonruimte. Deze ontwikkeling leidt tot een

optimale benutting van de ruimte in bestaand stedelijk gebied. Het betreft een braakliggende binnestedelijke locatie. In de navolgende toelichting wordt een en ander verder onderbouwd.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

2.3.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2013)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via haar ruimtelijk beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waar het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is.

De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is opgesteld.

De PRS is een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op grond van de Wro heeft de PRS alleen een zelfbindende werking. Het is bindend voor de provincie, niet voor andere partijen. De PRV zorgt voor doorwerking van het beleid en is bindend voor de gemeenten. In paragraaf 2.3.2 wordt nader ingegaan op de verordening.

De PRV richt zich op het ruimtelijk beleid in de gehele provincie en omvat verschillende onderdelen binnen de ruimtelijke ordening. In deze paragraaf wordt volstaan met de voor dit bestemmingsplan relevante thema's. Dit zijn achtereenvolgens Verstedelijking en Wonen.

Verstedelijking

Verstedelijking (duurzame verstedelijkingsladder) De provincie Utrecht richt zich in haar verstedelijkingsbeleid primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en elkaar te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wordt verstedelijking zoveel mogelijk gekoppeld aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk. Voor een aantrekkelijke provincie zijn vitale steden en dorpen belangrijk. De combinatie van historische bebouwing, de aanwezigheid van onder andere culturele voorzieningen, winkels, horeca en uitgaansmogelijkheden, diverse woningtypes, verschillende vormen van werkgelegenheid, sport- en ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit.

De provincie geeft aan dat we in de kenniseconomie op een andere manier wonen en werken. De nabijheid van elkaar versterkende creatieve functies wordt steeds belangrijker. Dat heeft consequenties voor de ruimtelijke ontwikkeling van het land. De steden spelen hierin een steeds belangrijkere rol. In de provincie geldt dat vooral voor Utrecht en Amersfoort, maar ook voor de kleinere steden en dorpen. Functiemenging draagt bij aan de vitaliteit van het stedelijk gebied. Een groot accent bij verstedelijking ligt op de binnenstedelijke opgave.

Het beleid sluit aan bij de zogenaamde duurzame verstedelijkingsladder uit het Besluit ruimtelijke ordening zoals reeds beschreven in paragraaf 2.2.3. Concreet hanteert de provincie Utrecht de volgende voorkeursvolgorde voor stedelijke ontwikkelingen: eerst de mogelijkheden van herstructurering of transformatie, dan de mogelijkheden in de nabijheid van halten en knopen van het OV-netwerk, dan de overige mogelijkheden in het stedelijk gebied (binnen de rode contouren), en als laatste uitbreiding.

2.3.2 Toetsing van plan aan Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid) (2012)

Trede 1: Kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte
De provincie Utrecht heeft ABF Research gevraagd een nieuwe prognose te maken van de ontwikkeling van de bevolking, huishoudens, de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag 2010-2025 met een doorkijk naar 2040. Vorenstaande is gevat in het rapport 'Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte provincie Utrecht' van februari 2011.

Kwantitatief
In de kwantitatieve prognose groeit de voorraad tussen 2010 en 2020 met gemiddeld 4.600 woningen per jaar. Het lagere bouwprogramma (in vergelijking met de bouwproductie van voor de crisis) drukt de groei van de huishoudens echter niet. Dit komt door de nu nog jonge bevolkingsopbouw en een economisch aantrekkelijk klimaat dat jonge vestigers aantrekt. De lager geplande groei van de voorraad en de groeiende behoefte zorgen in deze prognose voor een stijgend woningtekort. Daardoor ligt het woningtekort in 2010 op 18.000 woningen en stijgt dit naar 46.000 woningen in 2025 en naar 76.000 woningen in 2040. In relatieve zin loopt het tekort op van circa 4% in 2010 naar 8% in 2025 en 13 % in 2040.

De gemiddelde groei van het aantal huishoudens en van de gewenste voorraad is tussen 2010 en 2025 in de hele provincie Utrecht circa 16%. De woningvoorraad groeit met 11%. Tussen 2010 en 2025 groeit het woningtekort met circa 28.000 wat op een groei van het tekort van 250% uitkomt.

In absolute zin is het tekort in het stadsgewest Utrecht het meest omvangrijk. Het provinciale tekort bestaat namelijk voor bijna 60% uit het tekort van het stadsgewest Utrecht. Tussen 2020 en 2025 lopen de tekorten in vooral de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort flink op. De oorzaak van de groei van het tekort ligt enerzijds in de sterke groei van het aantal huishoudens in het stadsgewest Utrecht en anderzijds in de lagere groei van de woningvoorraad.

Ook in de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013) is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om woningtekort niet verder te laten groeien:

"Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Om het procentueel woningtekort niet verder te laten toenemen – niet hoger dan 4,1% van de woningvoorraad - zal de woningvoorraad mee moeten groeien naar 359.600 woningen in 2030. Dat zou betekenen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 met 61.000 woningen" moet groeien."

In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 (2013-2028) woningen opgenomen, gebaseerde op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit klopt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten.

Kwalitatief
Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een selectieve aanvulling van het aanbod van een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang. Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Door de toenemende vergrijzing is er een toenemende vraag naar voor die doelgroep aangepaste woningen en woningen met zorg. De gemeente Utrecht wil tevens het tekort aan studentenhuisvesting terugdringen. De ambitie is om 4000 woningen voor studenten en starters toe te voegen door middel van nieuwbouw en transformatie, zowel permanent als tijdelijk.

De kwalitatieve invulling van het bouwprogramma (2010-2025) wordt bepaald door de inkomensontwikkeling, de woonvoorkeuren en de vraaggestuurde beleidsoptie waarin de woonconsument centraal staat. De vraaggestuurde benadering zorgt voor een nieuwbouwpakket dat de doorstroming optimaliseert waardoor huishoudens ook in de voorraad optimaal bediend worden. Het vraaggestuurde nieuwbouwprogramma toont tussen 2010 en 2025 de grootste toename in het Buitencentrum (28.000 woningen) en het Dorpse woonmilieu (17.000). De overige woonmilieus (Centrumstedelijk, Groenstedelijk en Landelijk wonen) zitten op een omvang rond de 8.500 nieuwbouwwoningen. Binnen het huursegment is het programma voor de middeldure huur het omvangrijkste (19.000), gevolgd door het dure huursegment (13.000). In de koop is de omvang van het duurste segment het grootste (19.000), gevolgd door het middeldure segment (14.000). Wordt het vraaggestuurde programma vergeleken met het pakket gereedgekomen woningen uit het verleden dan zou in de toekomstige nieuwbouw meer aandacht voor de huursector gewenst zijn.

Conclusie
60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht komt voor rekening van het

stadsgewest Utrecht. Verder blijkt dat nog behoefte bestaat aan Centrum stedelijke woonmilieus. Gezien vorenstaande kan geconcludeerd worden dat zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin behoefte bestaat aan de woningbouw die mogelijk wordt gemaakt binnen het plangebied Kanaalweg 59.

Trede 2: Bestaand stedelijk gebied
Uit de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat de ruimtevraag bij voorkeur dient te worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Vaststaat dat de ruimtevraag in dit geval wordt opgevangen door herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Het plangebied ligt in de zogenaamde Merwede kanaalzone. Dit gebied wordt gekenmerkt door verouderde bedrijfslocaties die, vanwege hun ligging op korte afstand van het centrum van Utrecht een grote potentie hebben om te transformeren naar een stedelijk woongebied. Thans ligt het terrein braak en vormt als een inbreidingslocatie op een voormalig industriegebied in het stedelijk gebied van Utrecht. De transformatie van het gebied kan een impuls vormen voor de gewenste transformatie van het omliggende gebied.

Conclusie
Met de bouw van circa 167 woningen kan de locatie flink bijdragen aan de vraag naar binnenstedelijke woningbouw in de stad en in de regio. Woningbouw op deze locatie verbindt het Stationsgebied, het Jaarbeursterrein en Dichterswijk met Transwijk en Kanaleneiland.

2.3.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV - 2013)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. De PRV bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen zoals opgenomen in de structuurvisie.

Betekenis voor plangebied

De relevante regels uit de PRV 2013 voor dit bestemmingsplan betreffen:

Artikel 2.10 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan. Bij de beschrijving van de verschillende waarden wordt gebruik gemaakt van de bijlage Cultuurhistorie. In paragraaf 5.11 wordt hier nader op ingegaan.

Artikel 3.1 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. Voor deze beschrijving wordt verwezen naar de planbeschrijving in hoofdstuk 4.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie Utrecht 2015 - 2030

Voor de stad Utrecht is op 1 juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. In de structuurvisie zijn de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Utrecht beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van drie kernkwaliteiten van de stad, die in de structuurvisie zijn uitgewerkt in drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuinen.

- De Markt sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving.
- Het Podium sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als ontmoetingsplaats voor winkelen, cultuur, onderwijs en recreatie.
- De Binnentuin sluit aan bij de kernkwaliteit: de grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken.

De perspectieven zijn deels vertaald naar ambities voor de korte en middellange termijn (2015) in het ontwikkelingsbeeld 2015. Van toepassing op het plangebied is het perspectief De Markt, met als doelen het stimuleren van de economische vitaliteit in Utrecht in stedelijke regionale en landelijke context en het vergroten van de herkenbaarheid van de kernkwaliteit door o.a. het ontwikkelen van

een (bijbehorend) hoogstedelijk milieu. Het plangebied is daarbij aangewezen voor “Hoogstedelijke ontwikkelingen met het accent op wonen”. Door de situering van het plangebied tussen snelweg en het centrum kan juist hier een hoogstedelijk milieu vorm krijgen met intensievere bebouwing, architectonische vormgeving van de openbare ruimte en nadruk op OV-ontsluiting. Het ontwikkelen van een hoogstedelijk milieu vraagt om intensief grondgebruik, hoogbouw, gebouwde parkeervoorzieningen, wonen boven bedrijven en winkels en een openbare ruimte met een architectonische vormgeving als onderdeel van de ontwerpopgaven in deze gebieden.

Betekenis voor het plangebied

In de Structuurvisie wordt aangegeven dat de kracht van Utrecht nauw verbonden is met een aantal kernkwaliteiten. Eén daarvan is de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving. Dit is het perspectief de "markt". Het perspectief De Markt wil ruimte bieden aan die functies van de stad die bijdragen aan een typisch hoogstedelijk milieu en de economische vitaliteit van de stad

Voor een aantal gebieden zijn gebiedsperspectieven 2030 opgesteld. Het betreft onder andere de Merwedekanaalzone, waar de inzet gericht is op het versterken van de woonfunctie via transformatie en intensivering. Hierdoor zal een sterke menging van functies ontstaan. Voor de periode tot 2015 wordt ingezet op het toevoegen van stedelijke woonmilieus. Het gebied dat in de Structuurvisie als Marktperspectief wordt aan gegeven, transformeert zich van stadsrandzone naar binnenstedelijk gebied. Verstedelijking zal vooral binnen deze zone plaatsvinden. Intensivering van ruimtegebruik, mengen van functies, verdichting, aanpassen van de inrichting van openbare ruimte en hoogbouw, zijn de instrumenten die kunnen worden ingezet.

2.4.2 Visie Merwedekanaalzone

In augustus 2005 heeft de Utrechtse gemeenteraad de visie Merwedekanaalzone vastgesteld. In de Merwedekanaalzone bevinden zich veel bedrijven, hetgeen het gevolg is van de oorspronkelijke ligging van de zone aan de rand van de stad. Met de bouw van wijken als Oog in Al, Transwijk en Kanaleneiland is de Merwedekanaalzone meer in de stad komen te liggen en met de komst van Leidsche Rijn zelfs centraal in de stad. Ten tijde van vaststelling van de visie is de zone gekarakteriseerd als relatief extensief gebied, dat gezien zijn ligging vraagt om verandering en intensivering. Bovendien vormt de Merwedekanaalzone op veel plekken een barrière in de stad tussen wijken. De opgave is dan ook om de barrièrewerking van de Merwedekanaalzone om te buigen naar verbindingszone tussen wijken en buurten. Om initiatieven, die een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste transformatie, te kunnen toetsen is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld, die een ruimtelijk functioneel kader moet vormen.

De Merwedezone kan voor Utrecht voorzien in de opgave gesteld intensiveren, combineren en transformeren. Daarbij zijn devolgende uitgangspunten van belang:

- Het opwaarderen van de Merwedekanaalzone;
- Opheffen barrièrewerking door het verbeteren van oost-west verbindingen;
- Mogelijkheden benutten om een gedifferentieerd stuk stad te ontwikkelen met goede ruimtelijke relaties naar de omliggende gebieden;
- Het combineren van wonen en werken;
- Het waar mogelijk toevoegen van kleinschalige bedrijvigheid;
- Toevoegen van woningbouw (koopwoningen);
- Optimalisering woningvoorraad in kwalitatief en kwantitatief opzicht;
- Handhaven (formeel toegestane) woonboten en andere objecten, conform beleid havenatlas;
- Stimuleren van (waterrecreatief) toerisme; met uitzondering van het gedeelte tussen Muntbrug en Noordersluis gelet op de betekenis voor het roeien;
- Optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie;
- Stimuleren dat de fietsroute over de gehele lengte van het roeigedeelte dicht langs de kant blijft liggen.
- De Leidseweg, de Kanaalweg en Van Zijstweg-Dr. M.A. Van Tellegenlaan zijn onderdeel van het Sternet hoofdfietsroute en dienen als zodanig worden ingericht;
- Verbeteren van de relatie tussen groen en water en bebouwing langs het kanaal;
- Realiseren van een verbinding tussen park Transwijk, het kanaal en Rivierenwijk;
- Realiseren van een ecologische verbinding langs het kanaal;
- Verbeteren van de openbare ruimte langs het kanaal;
- Verbeteren van de sociale veiligheid;
- Streven naar dubbelgebruik van parkeren;

- Bij toevoegen van nieuwe functies uitgaan van de (nieuwe) HOV-lijnen die de zone passeren;
- Bij nieuwbouw dient uitgegaan te worden van de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van duurzaam bouwen;
- Bij concrete herontwikkeling van locaties dient te worden getoetst aan gemeentelijke uitgangspunten op gebied van lucht, geluid, externe veiligheid, LPG-beleid ten aanzien van de vulpunten in het gebied.

Betekenis voor het plangebied

In de Visie Merwedekanaalzone behoort het plangebied tot deelgebied 4 'stedelijk wonen'. Hiervoor is aangegeven dat de zone langs het Merwedekanaal zal transformeren. Het deelgebied 4 zal gaan transformeren tot stedelijk woongebied. Het gebied heeft vele potenties die momenteel niet tot uitdrukking komen in het gebied. De potenties komen voort uit de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij de aanwezige potenties. De stedelijkheid zal tot uiting moeten komen in dichtheid van de bebouwing, de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en de functiemenging langs het kanaal. In hoofdlijnen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ruimtelijke en functionele invulling: De hoofdfunctie is wonen, eventueel in combinatie met kantoren (maximaal 1.500m2), bedrijvigheid, dienstverlening, voorzieningen. Gecombineerde vormen van woningbouw en bedrijvigheid behoren tot de mogelijkheden;
- Bouwhoogte: De bouwhoogte bedraagt 6 tot 8 bouwlagen;
- Bebouwingswanden: Aan de zijde van het Merwedekanaal geen bebouwing in één rooilijn, maar meer losse bebouwingselementen. Langs de overige zijden, langs de doorgaande wegen, begeleidende bebouwing;
- Doorsnijdingen: De maaswijdte in het gebied dient verkleind te worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost-west richting en minimaal twee in noord-zuid richting;
- Parkeren: vindt plaats op eigen terrein;
- Openbare ruimte;
- Herstel van het karakteristieke profiel langs de Kanaalweg. Dit profiel is als volgt opgebouwd: kanaal-kanaaldijk-water (wetering, sloot)-voorterrein. Oriëntatie van de bebouwing op het kanaal.

2.4.3 Dynamisch Stedelijk Masterplan

Het dynamisch stedelijke masterplan (DSM) is een interactieve visie voor de stedelijke herontwikkeling in Utrecht. De traditionele grootschalige gebiedsontwikkeling maakt plaats voor een kleinschaliger en organischer aanpak. De gemeente zoekt andere manieren om stedelijke ontwikkeling te stimuleren. Zoals transformatie en herontwikkeling van braakliggende locaties, het geven van ruimte aan experimenten om (binnen) stedelijke herontwikkeling te versnellen en het opbouwen en delen van kennis over de mogelijkheden. De thema's hergebruik van panden, kleinschalig opdrachtgeverschap, tijdelijke invulling van locaties en studentenhuisvesting staan centraal.

Het digitale Stadsdebat heeft het DSM kleur gegeven. De talloze voorstellen, ideeën en opmerkingen die zijn aangedragen door de stad bevestigen het beeld dat deze gebieden sterk in betekenis kunnen groeien voor de bestaande stad en haar inwoners. Met het DSM richt de gemeente zich op initiatieven waarvan verwacht wordt dat die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. De gemeente ziet voor zich zelf daarbij vooral een faciliterende rol.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied maakt deel uit van de Merwedekanaalzone. Utrecht wil op een aantal binnenstedelijke transformatielocaties, zoals bijvoorbeeld de Veemarkt, het Cartesiusdriehoek en de Merwedekanaalzone tussen de zes- en tienduizend woningen bouwen. Vooral voor studenten, starters en gezinnen die in de stad willen wonen. Woningen waarvan de bewoners in de eerste plaats gebruik zullen maken van de voorzieningen in de stad, maar ook van nieuwe stedelijke en groene ruimtes, van culturele hotspots in oude bedrijfsgebouwen en van creatieve werkgelegenheid die tussen de woningen ontstaat.

2.4.4 Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht'

De doelstelling van de Hoogbouwvisie (2005) is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw. Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in relatie tot de omgeving beoordeeld;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- vanuit de stad dienen de zichtlijnen op de Dom behouden te blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bebouwingshoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied valt op grond van het Wensbeeld 2030 in de Centrale zone. De Centrale Zone biedt de vereiste randvoorwaarden om een goed milieu voor hoogbouw te creëren. Immers, voorwaarde voor het marktperspectief is dat de locaties aansluiten bij de Randstad. De belangrijkste structurerende elementen in dit perspectief zijn de `snelle´ infrastructuur en haar knooppunten: Deltanet, het randstedelijk openbaar vervoernet, het stedelijk HOV net, de OV terminal Utrecht en de knooppunten in de stad. Dat zijn in ieder geval vanuit bereikbaarheidsoogpunt de meest aangewezen locaties voor ruimtelijk functionele ontwikkelingen (zoals kantoren, kennisintensieve bedrijven en het duurdere hoogstedelijke segment van de woningmarkt). Deze locaties zijn voornamelijk gelegen in de Centrale Zone en hier bevinden zich dan ook de plekken zijn waar het inzetten van hoogbouw zijn diensten kan bewijzen.

Ter plaatse is een bebouwingshoogte tot 30 meter mogelijk, met incidentele accenten tot 60 m.

2.4.5 De schoonheid van Utrecht - Welstandsnota 2004

In de Welstandsnota Utrecht van juli 2004, getiteld "De schoonheid van Utrecht", is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria. De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: Behoud, Respect en Open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Dit niveau houdt in dat zowel verandering als handhaving van het bebouwingsbeeld mogelijk zijn, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

In verband met een mogelijke ontwikkeling van de zone aan het Merwedekanaal, is dit gebied ook als stimulansgebied aangeduid. Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd.

2.4.6 Woonvisie 2009 - 2019: Wonen in een sterke stad

Op 14 januari 2010 heeft de Utrechtse gemeenteraad de woonvisie 2009 - 2019 vastgesteld. In de Woonvisie geeft de gemeente haar visie op het Utrechtse woonbeleid van de komende tien jaar.

De visie krijgt heeft als titel "Wonen in een sterke stad". Utrecht is een sterke stad omdat veel mensen in Utrecht willen wonen en blijven wonen. Dit hangt samen met de aantrekkelijkheid van de stad en haar omgeving, de ligging binnen Nederland en met de economische kracht van de regio. Hierdoor kent de stad wel een grote druk op de woningmarkt.

De Woonvisie geeft aan hoe vanuit het wonen kan worden bijgedragen aan het behouden en versterken van de kracht van de stad. Dit gebeurt door het vergroten van het woningaanbod in Leidsche Rijn en Rijnenburg en door vernieuwing in de bestaande stad. Daarnaast wordt er veel nadruk gelegd op het in beweging krijgen van de verstopte woningmarkt. In de periode 2010-2019 worden er 26.300 woningen aan de voorraad toegevoegd (= 2.630 woningen per jaar).

Bij het in beweging krijgen van de woningmarkt ligt de sleutel voor een belangrijk deel bij het vergroten van het aanbod voor de zogenaamde middeninkomens. Hierdoor wordt er beter tegemoet gekomen aan de woonwensen van deze groep en kan tegelijkertijd de druk op de voorraad sociale huurwoningen worden verkleind.

De visie wil daarbij een duidelijk verbinding leggen tussen het woonbeleid en "Utrecht stad van kennis en cultuur". Dit betekent enerzijds het maken van woonmilieus waarin de werknemers in de Utrechtse kenniseconomie kunnen en willen wonen, en anderzijds meer mensen kansen te bieden in het onderwijs en op de arbeidsmarkt in combinatie met een gedifferentieerder woningaanbod in de wijken.

Betekenis voor het plangebied

Het plan voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. Daarnaast wordt voorzien in een gevarieerd woningaanbod waardoor de ontwikkeling voor verschillende groepen van middeninkomens en starters aantrekkelijk is.

2.4.7 Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden'

Gemeente Utrecht heeft een groenstructuurplan vastgesteld ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. Het Groenstructuurplan (2007-2011) van Utrecht geeft in hoofdlijnen de gebruiksfunctie, de bestemming, de beeldende rol, de ecologische betekenis en het onderhoudskarakter van de groenvoorzieningen in de stad aan. Dit kunnen bestaande voorzieningen zijn of voorzieningen die nog ontwikkeld gaan worden.

De visie voor het stedelijk groen gaat uit van de verbetering van de kwaliteit van het huidige stedelijke groenareaal, het realiseren van groene verbindingen naar de omringende landschappen en uitbreiding van het groene areaal om Utrecht. In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is onder andere de ambitie neergelegd voor een groenverbinding langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal.

Betekenis voor het plangebied

De in het plan opgenomen groenstructuur zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uit maken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal.

2.4.8 Bomenbeleid Utrecht 2009-2030

Eén van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- de bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Betekenis voor het plangebied

De in het plan opgenomen groenstructuur zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uit maken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal. In deze groenstructuur zullen tevens nieuwe bomen aangeplant worden. De bestaande populieren in het plangebied zijn bijna aan het eind van hun levenscyclus, maar zullen grotendeels voorlopig blijven staan.

2.4.9 Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar

De gemeente wil van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken. De introductie van een tramnetwerk in de stad vormt hiervan de motor. Ondanks een forse binnenstedelijke verdichting dient de groei van de automobiliteit te halveren. In de openbare ruimte wil de gemeente een kwaliteitssprong realiseren.

Het Ambitiedocument bevat de mobiliteitsambities van Utrecht en geeft richting aan het mobiliteits- en verkeersbeleid van de gemeente tot 2030. Voor het autoverkeer past het Ambitiedocument de volgende principes toe:

- doorgaand autoverkeer hoort thuis op de Ring (de ringstructuur van Utrecht, A2, A12, A27);
- wijkgebonden autoverkeer mag rijden in de stad;
- in het centrumgebied hoort alleen centrumgebonden autoverkeer.

Het ambitiedocument zet in op het terugbrengen van de overlast van het busverkeer in de stad en het verbeteren van de leesbaarheid van het openbaar vervoer voor bezoekers. Ruimte voor groei van het aantal bussen rond de OV-terminal ontbreekt. Daarom is gekozen voor het vergaand bundelen en concentreren van OV-stromen in de stad en waar mogelijk het vertrammen van verbindende OV-corridors.

Het Ambitiedocument wordt verder uitgewerkt in onder andere het Mobiliteitskader. Hierin worden de concrete maatregelen voor de infrastructuurnetwerken van de fiets, openbaar vervoer en autoverkeer nader uitgewerkt. Dit Mobiliteitskader zal te zijner tijd het GVVP vervangen. Een van de onderdelen van Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar vormt het Actieplan Utrecht fietst. Dit actieplan beoogt van Utrecht wereldfietsstad te mane door het fietsgebruik te stimuleren door fietsen gemakkelijker, veiliger en leuker te maken: met comfortabele en snelle fietsroutes, vaker groen bij verkeerslichten, handige en goed bereikbare stallingen, veilige omleidingen en slimme c.q. innovatieve oplossingen.

Betekenis voor het plangebied

De Kanaalweg zal verkeersluw worden gemaakt en zich verder ontwikkelen tot langzaam verkeersroute en hoofdroute voor het fietsverkeer in noord - zuid richting door de stad.

2.4.10 Nota Stallen en Parkeren

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied valt in het gebied dat in de Bijlage van de Nota Stallen en parkeren is aangeduid als gebied B2 Stedelijk gebied zonder betaald parkeren. Het plan is er echter op gericht het gebied binnen het gebied B1 te brengen, waarvoor lagere parkeernormen gelden. Om aan de voorwaarden uit de nota Stallen en parkeren voor gebied B1 te voldoen dienen in het plangebied extra fietsparkeervoorzieningen te worden gerealiseerd, alsmede voorzieningen ten behoeve van deelauto's. Tenslotte wordt tegelijkertijd met vaststelling van het bestemmingsplan voor het plangebied een besluit genomen om betaald parkeren in te voeren.

2.4.11 Duurzaamheid

Duurzaamheid en klimaat zijn één van de stedelijke ambities. Dit houdt niets meer en minder in dan zorgen dat gebiedsontwikkeling conform het concept van de drie P's (people, planet en profit) tot stand komt. Dat gaat verder dan groen en energiezuinige woningen. De woningen die nu gebouwd worden staan er voor 100 jaar en langer. Centraal in het duurzaam bouwen beleid van de gemeente staat het visiedocument "Duurzaam huisvesten". Daarin verwoordt de bouwinitiatiefnemer zijn visie op de toekomstbestendigheid van de planontwikkeling en de bouwwerken, vast te leggen in een ambitie. Deze visie wordt vertaald naar concrete maatregelen en oplossingen in het ontwerp.

Energie

De gemeente heeft in haar Milieubeleidsplan op energiegebied een duidelijke ambitie vastgelegd "in 2030 CO2 neutraal". Ontwikkel- en herstructureringslocaties moeten een bijdrage leveren om deze ambitie te realiseren.

Programma Utrechtse energie 2011-2014
Duurzaamheid is één van de pijlers van het Utrechts collegeprogramma 2010-2014 'Groen, open en sociaal'. Het collegeprogramma legt drie accenten in het werken aan duurzaamheid:

1. Energie besparen en duurzaam opwekken;
2. Schone lucht door een gezonde mobiliteit;
3. Een aantrekkelijke groene omgeving.

In het ontwerp moet uitwerking worden gegeven aan een bijzonder energieconcept. Dat kan door gebruik te maken van het warmtenet of door een gelijkwaardig alternatief energieconcept. Eventueel met behulp van het toevoegen van stedelijk groen en water om een positieve bijdrage leveren aan klimaatadaptatie.

Betekenis voor het plangebied

In paragraaf 5.13 Duurzaamheid wordt uitgelegd op welke wijze in het gebied met duurzaamheid en energie is omgegaan.

2.4.12 Kernsport beleid

Kernsporten zijn sporten waar Utrecht sterk in is en waar extra in wordt geïnvesteerd. De primaire doelstelling is het behouden en verbeteren van het aanbod van topsport in Utrecht, zodat Utrechtse sporters op (inter)nationale niveau kunnen blijven floreren. Daarnaast wil men de topsportinfrastructuur op Olympisch niveau krijgen voor het organiseren van grote sportevenementen.

2012-2016: vijf kernsporten
De gemeente Utrecht heeft in samenwerking met betrokken partijen vijf kernsporten aangewezen: atletiek, hockey, roeien, waterpolo en wielrennen. Verenigingen en talentcentra die onder deze sporten vallen kunnen, mits ze voldoen aan een aantal strenge criteria, een kernsportstatus aanvragen. Deze status geeft recht op subsidie en ondersteuning voor het topsportbeleid van de vereniging.

2.5 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan draagt bij aan de gewenste versterking van de woonfunctie, via transformatie en intensivering, in Merwedekanaalzone. Het betreft een uitwerking van de uitgangspunten, die in de Visie Merwedekanaalzone zijn opgenomen. In afwijking van de visie Merwedekanaalzone wordt in het plangebied één hoogteaccent van 12 bouwlagen en een kap (circa 40 meter) mogelijk gemaakt. In relatie tot de ligging van het plangebied aan het Merwedekanaal en de grootschalige openbare ruimte, gevormd door de binnenhaven wordt dit stedenbouwkundig aanvaardbaar geacht. Het plan is daarnaast in overeenstemming met de hoogbouwvisie.

In de woonwijken kan volgens de Hoogbouwvisie af en toe een hoger gebouw kunnen worden toegestaan. Maar alleen als het aan de volgende eisen voldoet:
- het geeft een speciaal accent wat op die plaats goed past.
- het gebouw is in principe niet hoger dan twee keer de gemiddelde hoogte in de wijk.
- het gebouw is goed bereikbaar.
Bijvoorbeeld: als de huizen in een wijk gemiddeld 9 meter hoog zijn, mag een nieuw hoog gebouw in principe niet hoger zijn dan 18 meter, en dan nog alleen als het op een speciale plaats staat.

De omliggende bebouwing in Transwijk heeft een hoogte tussen de 12 en 27 meter. Daarnaast vormt het haventje een nieuw markant punt langs het Merwedekanaal. Tenslotte is het gebouw via de in het plan voorziene ontsluitingsstructuur goed bereikbaar.

Het plan is hiermee in overeenstemming met het gemeentelijk beleid. Er wordt ruimte geboden aan een stedelijk woonmilieu, waarin eveneens mogelijkheden zijn voor het ontplooien van kleinschalige bedrijvigheid. Er is sterk behoefte aan dit type woonmilieu in de gemeente Utrecht, waarmee wordt ingespeeld op de woningvraag van starters en middeninkomens. Bovendien wordt hiermee bijgedragen aan de gewenste versterking van de Utrechtse kenniseconomie. Tot slot wordt aaneengesloten op de welstandsnota, die ruimte biedt voor vernieuwing, waarbij belang wordt gehecht aan aansluiting op de bestaande omgeving.

Het plan draagt bij aan de gewenste transformatie en intensivering in de Merwedekanaalzone, waarmee op een binnenstedelijke locatie een bijdrage wordt geleverd aan het opvangen van een deel van de Utrechtse woonvraag. Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat het ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Kanaalweg 59 is gelegen in de Merwedekanaalzone. De Merwedekanaalzone is (voornamelijk) een bedrijventerrein langs het Merwedekanaal, globaal gelegen tussen de Dichterswijk en de vroeg naoorlogse stadsuitbreiding Kanaleneiland-Transwijk.



Afbeelding 3.1 Bestaande situatie plangebied

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Op de locatie was voorheen een verf- en lakfabriek gevestigd en vond er inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval plaats (Van Vliet-terrein). Momenteel zijn de gebouwen gesloopt, ligt het terrein braak en is het omgeven door een hekwerk.

Aan de overzijde van het kanaal is de woonwijk Parkhaven gerealiseerd. Aan de zuid- en zuidwestzijde grenst het plangebied aan de kantoorgebouwen Koningin Wilhelminalaan nrs. 3 en 5.

Ten zuiden van deze locaties ligt de Koningin Wilhelminalaan en de gelijknamige parallelweg. Aan de noord- en noordoostzijde van het plangebied bevindt zich de HWC (Kanaalweg 60a). De Hulp Warmte Centrale (HWC) van energiebedrijf ENECO heeft een belangrijke invloed op de ontwikkelmogelijkheden van het plangebied in verband met de geluidszoneringen en aanwezige leidingen (zie ook paragraaf 5.6.2).

Aan de west- en noordwestzijde van het plangebied bevindt zich een defensieterrein, gelegen aan de Overste den Oudenlaan. Dit terrein zal in de nabije toekomst worden herontwikkeld tot (voornamelijk) woongebied.

3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Direct naast het plan gebied ligt de HWC. In 1963 is deze in opdracht en naar ontwerp van het Provinciaal en Gemeentelijk Utrechtsch Stroomleveringsbedrijf (PEGUS) in bedrijf gesteld Deze centrale werd aan het Merwedekanaal aangelegd ten behoeve van het elektriciteitsnet in de wijk Kanaleneiland. Het perceel grenst diagonaal aan de Kanaalweg.

Het is een ensemble van een eenvoudig gebouw met drie hoge schoorstenen en drie tanks.

Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde als onderdeel van de ontwikkeling van de elektriciteitsvoorziening in Utrecht, verbonden met de toenmalige nieuwbouw van Kanaleneiland.

Het plangebied zelf ligt momenteel braak. In het plangebied zijn dus geen monumenten of beeld bepalende elementen aanwezig. Op de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart heeft het gebied wel een archeologische verwachtingswaarde.

Hierop wordt in hoofdstuk 5 verder ingegaan.

3.2.3 Structuurbepalende elementen

Het belangrijkste structuurbepalende element voor het plangebied wordt gevorm door de het Merwedekanaal en daaraan evenwijdig lopende Kanaalweg. Daarnaast vormt de Balijelaan een andere belangrijke structuur die bepalend is voor de vorm van het plangebied. Tenslotte is het plot van de HWC een belangrijke structuur die de schuine vorm van het plangebied bepaald.

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

Het Merwedekanaal heeft zijn functie voor water gebonden bedrijvigheid grotendeels verloren en wordt hoofdzakelijk recreatief gebruikt. In de omgeving van het plangebied zijn nog wel wat restanten te vinden van de bedrijvigheid die het gebied eens kenmerkte. Direct naast het plangebied is de Hulpwarmtecentrale van de Eneco gelegen, waarmee, vanwege de akoestische aspecten, bij de ontwikkelingen rekening gehouden zal worden. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan. aan de andere zijde wordt het plangebied begrensd door de kantoorgebouwen aan de Koningin Wilhelminalaan. Het plangebiedzelf ligt momenteel braak en er zijn geen bestaande functies.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Planbeschrijving

4.1.1 Programma

Wonen

Het woningbouwprogramma voorziet in de realisatie van 167 appartementen en een horecagebouw van 250 m2. Het bouwplan heeft als concept stedelijk wonen aan het water en heeft een uitgesproken robuuste en hedendaagse bouwstijl met een industrieel karakter. Er wordt een gevarieerd woonprogramma gerealiseerd met woon-werk units, starters appartementen, één-kamerflats, 3-4 kamer appartementen, lofts, luxe toren appartementen, penthouse flats, luxe haven appartementen én een horeca voorziening. Het zou gaan om +/- 21.500m² woonprogramma en rond de 350 toekomstige bewoners. Parkeren vind plaats bovengronds maar wordt aan het oog onttrokken, op een afgeschermde parkeerhof. Dit is in het voordeel van de woonkwaliteit.

Het herziene plan is een verbetering ten opzichte van het oorspronkelijke plan, dat in 2011 met een artikel 19 procedure mogelijk werd gemaakt. Vanwege de woningcrisis werd dat plan echter niet geraliseerd. Inmiddels is het woningbouwprogramma nu beter afgestemd op de huidige vraag, wordt de bouwhoogte direct naast het Merwedekanaal minder hoog en vervalt een woonblok naast de binnenhaven, waardoor er meer openbare verblijfsruimte overblijft. Het parkeren komt geheel bovengronds, maar is niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Aan de haven wordt een horecavoorziening van 250 m2 toegestaan. De beheerder van de horeca is tevens beheerder van de ligplaatsen.

4.1.2 Stedenbouwkundig plan

Het plan gaat uit van appartementengebouwen rond een binnenhaven met plein (zie ook afbeelding 4.1). Tussen de Kanaalweg en de binnenhaven zal een horecagelegenheid (lunchroom/restaurant) worden gevestigd, met daarboven de mogelijkheid om enige appartementen te realiseren. De binnenhaven zal geschikt zijn voor het afmeren van (roei)sloepen. De vaste ligplaatsen zullen primair bestemd zijn voor de bewoners en de horeca. Voor de ingang van de binnenhaven zullen enkele palen worden aangebracht zodat de vaarrichting van de roeisloepen (uit de binnenhaven naar het Merwedekanaal) overeenkomt met de vaarrichting van de roeiers op het Merwedekanaal en zo de kans op aanvaring wordt geminimaliseerd.

Direct ten noorden van de haven ligt een weg die op termijn de verbindingsweg (met name voor de fiets) vormt met het Defensieterrein. Het parkeren wordt achter de bebouwing (uit het zicht vanaf de openbare ruimte) opgelost.

De woningen worden in meerdere woningblokken gerealiseerd, met een bouwhoogte variërend tussen de 4 en 12 lagen met een kap. De bouwblokken aan de haven hebben een gevarieerde opbouw. De basishoogte is 6 a 7 lagen, maar aan de Kanaalweg wordt de bouwhoogte verlaagd naar 4 lagen met kap in verband met de overgang naar de bebouwingsschaal in de Dichterswijk én de bezonning van de Kanaalweg. De bouwblokken aan de noord- en zuidzijde van de haven hebben een accent van 8 bouwlagen met kap. Het bouwblok ten westen van de haven heeft een accent van 12 lagen met kap. Hierdoor wordt het gevarieerde gevelbeeld aan de haven versterkt en wordt de gewenste stedelijkheid bereikt. Deze bouwhoogte past bij de omvang van de haven en door de grote afstand tot bestaande woningen en woonboten is de overlast (uitzicht en bezonning) naar de omgeving acceptabel.



Afbeelding 4.1 stedenbouwkundig plan.

Deze verkaveling met hoogwaardige openbare ruimte geeft het plan een zelfstandig goede woonkwaliteit, gebruikmakend van de potentie van het Merwedekanaal, binnen een (op dit moment) industriële omgeving. Er wordt naar gestreefd om in de toekomst een oost-westverbinding met het achterliggende gebied te realiseren. Deze ontsluitingsweg zal te zijner tijd als openbare weg door de gemeente beheerd gaan worden.

De rest van het gebied (binnenhaven en plein voor de woningen) zal als semi-openbare ruimte in eigendom en beheer van de Vereniging van Eigenaren komen. Deze ruimte zal wel 24 uur per dag toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en hulpdiensten.



Afbeelding 4.2 Artist impression toekomstig Blok A

Voor de architectuur en buitenruimte is gekozen voor een industrieel karakter waarbij wordt ingezet op een levendige mix van gebouwen met goede buitenruimtes aan het water. De buitenruimte krijgt een robuuste vormgeving passend bij het industriële karakter.

Het gebouw ten noorden van de haven (blok A) heeft aan de noordzijde een geluidswerende functie in verband met de aanwezige hulpwarmtecentrale. Aan de geluidbelaste zijde zal dit bouwblok een wintertuin krijgen die het geluid buiten houdt. De schoorstenen van de HWC zullen in ieder geval vanuit het noorden, het westen en het oosten voor de omgeving zichtbaar blijven. Vanuit het zuiden zal het zicht in de directe nabijheid van het bouwplan enigszins afnemen. Door hun hoogte zullen de schoorstenen wel boven het daarvoor gesitueerde bouwblok uitsteken.

Het horeca-paviljoen wordt een bijzonder architectonisch gebouw, met een terras aan de havenzijde.

De Kanaalweg wordt op termijn opnieuw ingericht. Er komt een brug bij de toegang naar de haven. Op termijn is het de bedoeling om het profiel van de Kanaalweg te herinrichten. Dan wordt een parallelle wetering hersteld zoals die nu nog deels is terug te vinden langs de Kanaalweg.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

Hieronder wordt in grote lijnen beschreven hoe de bereikbaarheid van het gebied is gewaarborgd. Daarbij wordt ingegaan op de ligging van het gebied, de ontsluitingen voor auto- en langzaamverkeer, de parkeervraag en het te realiseren parkeeraanbod en de toegankelijkheid voor het vrachtverkeer.

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Overste den Oudenweg en de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan en de Dr. M.A. Tellegenlaan. Bij de toekomstige aanleg van de HOV-busbaan op de Dr. M.A. Tellegenlaan zal de aansluiting van de Kanaalweg op de Dr. M.A.

Tellegenlaan voor het autoverkeer komen te vervallen. De ontsluiting van Kanaalweg 59, inclusief de HWC, zal dan via de Overste den Oudenlaan en de Koningin Wilhelminalaan plaatsvinden.

De openbare straat tussen de haven en het havengebouw zal op het moment dat het defensieterrein wordt ontwikkeld doorgetrokken worden. Tot die tijd zal het autoverkeer (bezoekersparkeren) moeten keren en kan het via de Kanaalweg en de Koningin Wilhelminalaan het plangebied verlaten.

Ter plaatse van de havenmonding zal de in Kanaalweg een brug (ook geschikt voor gemotoriseerd verkeer) komen. De brug over de haventoegang heeft een doorvaarthoogte van 1,50 m hetgeen betekent dat met een constructiehoogte van 0,50 m de bovenkant van het brugdek minimaal 2,0 m boven het peil van het Merwedekanaal ligt. De doorvaartbreedte is circa 3 meter. Het brugdek zal zodanig ingedeeld worden dat er ruimte is voor een trottoir en een rijstrook, die gebruikt kan worden voor auto- en fietsverkeer in twee richtingen. De rijstrook heeft een breedte van 3,50 m

4.2.2 Openbare ruimte, groen en langzaamverkeersverbindingen

De nieuw te graven haven heeft functionele en esthetische betekenis. Hier kunnen bootjes/sloepen (van met name toekomstige bewoners) aanmeren. Aan de noordzijde van de haven ligt een plein met flauw aflopende trap met brede treden naar het water. Naast het plein liggen 10 parkeerplaatsen bij het havenpaviljoen en is er ruimte om je fietsen te stallen.

De Kanaalweg is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk van de stad. Door de inrit van het parkeerterrein aan de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan te situeren wordt bijgedragen aan het (op termijn) autovrij maken van de Kanaalweg. Ten westen van de Kanaalweg is het mogelijk om in de toekomst de 'Vleutense Wetering' weer te herstellen cq. opnieuw uit te graven. Vooralsnog wordt echter uitgegaan van handhaving van de bestaande bomen. Zowel het water in de haven als, op termijn, in de wetering staat in verbinding met het Merwedekanaal.

Tussen blok A en de haven is in het plan een openbare straat opgenomen zodat op het moment dat het Defensieterrein wordt ontwikkeld een nieuwe oost-westverbinding voor met name langzaamverkeer gerealiseerd kan worden. Deze verbinding koppelt de woonwijken Kanaleneiland/Transwijk, deelgebied 4 (defensieterrein en plan Kanaalweg 59). In deze straat worden nieuwe bomen geplant.

Voor voetgangers worden trottoirs aangelegd die verbonden zijn met bestaande routes.

De openbare ruimte wordt ingevuld met robuuste materialen die bij een werf thuishoren.

4.2.3 Parkeren

Het parkeren wordt opgelost op maaiveld (zie figuur 4.1). Achter de blokken B en D, uit het zicht van de openbare ruimte, wordt een parkeerhof aangelegd met in totaal 118 parkeerplaatsen. Ten noorden van Blok C worden nog eens 10 parkeerplaatsen aangelegd. Waaronder 5 plekken voor een deelauto. Verwacht wordt dat een deel van de bewoners zal kiezen voor een abonnement op een deelauto. Dit scheelt in het aantal benodigde parkeerplaatsen zoals toegelicht in onderstaande tabel. In het plangebied worden tevens 28 'openbare' fietsparkeerplekken gerealiseerd ten behoeve van o.a. horeca. De woningen krijgen inpandige (fietsen)bergingen. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voldoet hiermee aan de geldende parkeernormen welke zijn aangegeven in onderstaande tabellen.

Functie	Norm auto:	Norm Fiets	Blok A	Blok B	Blok C	Blok D	Blok E	Aantal auto pp	Aantal fiets pp
Woningen boven de 130 m2 BVO	1,11	0**						0	
Woningen 80 t/m 120 m2 BVO	1,02	0*		48	2	25	9	85,68	
Woning 55 tot 80m2 BVO	0,94	0*		6		4	12	20,68	
Woning tot 55m2 BVO	0,43	0*	61					26,23	
Café/bar/cafetaria in m2 bvo	3,4	23,5			220			7,48	51,7
								140,07	**51,7**

** Inpandige gez. Fietsenberging

* Iedere woning eigen (fietsen)berging op maaiveld

Aantal stallingsplaaten conform inrichtingsplan Vollmer

Blok A	23		
Blok B	48		
Blok C woningen	2		
Blok C horeca	5	52	
Blok D	26		
Blok E	19		
deel auto's	20		(5 deel auto = 20 parkeren)
	+	+	
	143	**52**	

PS: bij horeca in de categoriën D1 en D2 geldt een norm van 6,8 / 100 m2 bvo ipv 3,4 / 100 m2 bvo.

Figuur 4.1 benodigt aantal parkeerplekken conform Nota Stallen en parkeren (gebied B1 betaald parkeren).

4.2.4 Openbaar vervoer

Er komen door de planontwikkeling vooralsnog geen wijzigingen in het aanbod van het openbaar vervoer dan wel in bestaande of nieuwe halteplaatsen.

4.2.5 Hulpdiensten en vrachtverkeer

Hulpdiensten en vracht/- en verhuiswagens zullen incidenteel de woningen moeten kunnen bereiken. Voor het opstellen van brandweerwagens is een breedte van minimaal 3,50 m benodigd in geval van een calamiteit. Het plan heeft voldoende ruimte voor het rijden, opstellen en manoeuvreren van vrachtwagens.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

5.2.1 Kader

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In het Besluit m.e.r. staat omschreven welke activiteiten MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Echter ook initiatieven die onder de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. vallen, dienen kritisch bekeken te worden of deze belangrijke nadelige milieueffecten kunnen hebben. Indien dit het geval is, dient hiervoor ook een MER of m.e.r-beoordeling te worden opgesteld.

5.2.2 Plansituatie

De beoogde plan ontwikkeling van 167 woningen blijft ver onder de drempelwaarde voor stedelijke ontwikkelingen zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. De planontwikkeling leidt niet tot onevenredige nieuwe emissies of verkeersaantrekkende werking. Het betreft een binnenstedelijke locatie op een voormalig industrieterrein. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed zouden kunnen worden door de herontwikkeling. De herontwikkeling is getoetst op eventuele effecten op alle relevante milieueffecten (zie onderstaande paragrafen).

5.2.3 Conclusie

De in dit plan opgenomen activiteit overschrijdt niet de voor deze categorie geldende drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.. Tevens zijn er, zoals blijkt uit onderstaande beschrijving van de milieuaspecten, geen andere factoren aanwezig die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een MER en is gezien de aard, omvang en ligging van het project geconcludeerd dat er geen sprake van aanzienlijke nadelige milieugevolgen. Er hoeft voor dit plan geen MER of m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van

acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

1. bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
2. bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
3. reconstructie van wegen;
4. gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2007 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel;
- De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

5.3.2 Plansituatie

Voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen is op 19 februari 2015 door onderzoeksbureau Aveco de Bondt een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting ter plaatse van de geluidsgevoelige bebouwing afgerond. Binnen het plangebied is bebouwing geprojecteerd, waarin circa 167 woningen worden gerealiseerd.

In het onderzoek is de geluidbelasting berekend ten gevolge van de relevante wegen en een hulpwarmtecentrale in de directe omgeving van het plangebied.

5.3.3 Wegverkeerslawaai

Uit de berekeningen volgt dat de geluidsbelasting afkomstig van de Overste den Oudenlaan/Europalaan voldoet aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting ten gevolge van deze weg blijft onder de 48 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.
De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan bedraagt maximaal 54 dB en overschrijdt hiermee de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toegestane hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt alleen overschreden op de blokken B, D en E. De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Kanaalweg/Parallelweg bedraagt maximaal 54 dB en overschrijdt hiermee de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toegestane hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt alleen overschreden op blok E.

Een volledig overzicht van de rekenresultaten in opgenomen in de bijlagen.

- Aangezien de voorkeurswaarde voor de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan en de

Kanaalweg/Parallelweg wordt overschreden is de bouw van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld voor het geluid afkomstig van deze wegen.

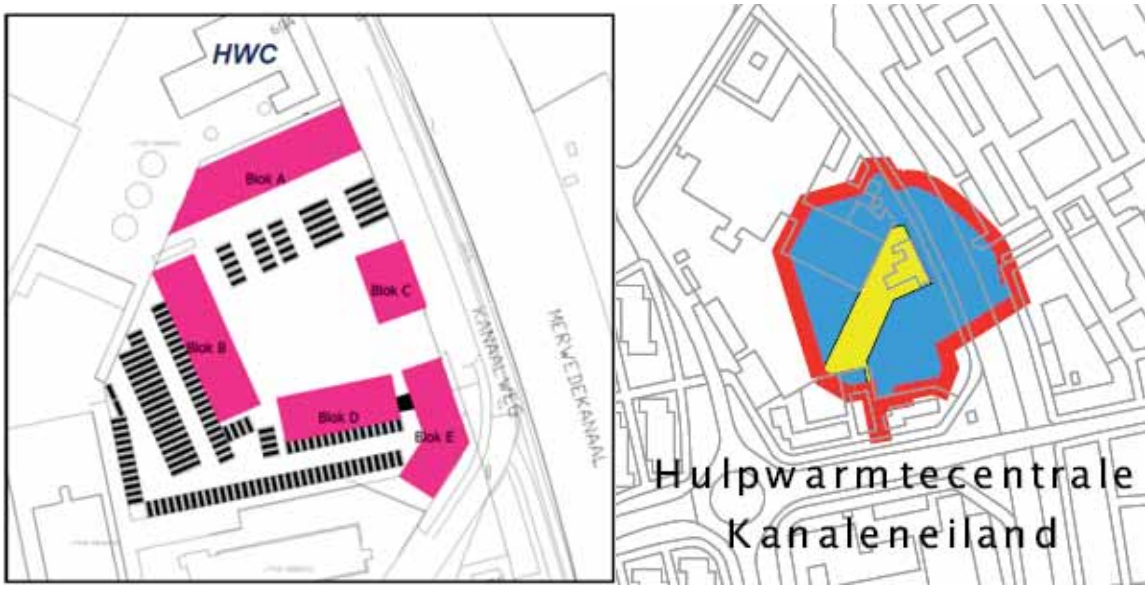
5.3.4 Spoorweglawaai

Het plangebied ligt op een afstand van circa 650 meter vanaf het spoor en ligt daarmee buiten de zone voor de spoorlijn Utrecht - 's Hertogenbosch.

5.3.5 Industrielawaai

Wet geluidhinder industrielawaai

Het bouwplan grenst direct aan het terrein en het gebouw van de Hulpwarmte-centrale (HWC) van de Eneco. De HWC aan de Kanaalweg is een zogenaamde 'grote lawaaimaker' waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een geluidzone is vastgesteld. Buiten die zone mag het geluidniveau van de centrale niet meer zijn dan 50 dB(A). Dit is geborgd in de milieuvergunning van de HWC.



Paars de ligging van het bouwplan; Geel: terrein van de HWC; blauw: de zone

Het bouwplan ligt grotendeels binnen deze geluidszone zodat hiervoor vanwege de Wet geluidhinder geluidsonderzoek nodig is en, bij woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde, een hogere waarde die niet hoger kan zijn dan 55 dB(A) etmaalwaarde.

Ten tijde van de art.19-procedure in 2008 zijn reeds hogere waarden vastgesteld. Dit plan is echter niet uitgevoerd. Met dit bestemmingsplan wordt een nieuw bouwplan ingediend (blokken A en B). Voor de rest van het plangebied worden later bouwplannen in procedure gebracht. Voor dit bouwplan is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsniveaus bij de woningen van het bestemmingsplan als gevolg van de HWC. Omdat op diverse gevels de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zullen ook hogere waardes worden vastgesteld. De hogere waarden uit 2008 hebben voor dit bestemmingsplan geen juridische betekenis.

Bij het onderzoek Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve is uitgegaan van de actuele bedrijfssituatie van de HWC die daartoe door middel van metingen is onderzocht. Daaruit bleek dat ten opzichte van de vergunde situatie de verdeling van geluidsproductie van de centrale over de verschillende geluidbronnen (gebouwdelen, schoorstenen) is gewijzigd. Met het actuele rekenmodel van de HWC zijn de geluidsniveaus op de woninggevels berekend. De blokken A en B, die het dichtst bij de centrale staan en een gekoppelde bouwaanvraag kennen, hebben voor een deel gevels zonder te openen delen en voldoende isolatie (dove gevels), omdat de geluidsniveaus daar boven de maximale grenswaarde liggen. Dankzij afscherming door galerijen is het geluidniveau bij andere gevels van de woningen niet boven de maximale grenswaarde. Daar kan een hogere waarde voor worden vastgesteld, omdat de woningen ook nog een luwe gevel hebben.

Ook blijkt dat het binnenniveau van de woningen aan de grenswaarde voldoet. Daarmee wordt voldaan aan de eisen vanuit de Wet geluidhinder en het gemeentelijke beleid.

Voor het geluid van wegen is een separaat onderzoek uitgevoerd. Ook daarvoor worden bij bepaalde woningen hogere waarden vastgesteld.

Laagfrequent geluid

Uit het onderzoek naar de actuele situatie bleek dat de geluidsproductie van de centrale voor een groot deel uit laagfrequent geluid (lager dan 125 Hz) bestaat. Bij de bepaling van de geluidwering van de gevels is voorgeschreven dat frequenties lager dan de 125 Hz octaafband niet worden meegenomen. Het geluid van de HWC zit echter voor de belangrijkste bronnen bijna uitsluitend in 63 Hz-octaafband. Bekend is dat de gevelwering voor deze lage frequenties doorgaans gering is. Aangezien deze lage frequenties tot ernstige geluidshinder kunnen leiden, is hier nader onderzoek naar gedaan.

Een manier om de beleving van dit geluid te beoordelen is door het berekende binnenniveau in de woningen te vergelijken met de zogenoemde 'Vercammen-curve'. Deze curve geeft voor de laagfrequente tertsbanden aan vanaf welk geluidsniveau ernstige geluidshinder kan worden verwacht. In enkele recente beroepsprocedures voor de Raad van State is het gebruik van deze curve als bruikbaar toetsinstrument geaccepteerd als een manier om ernstige geluidhinder in substantiële mate te voorkomen.

Uit het onderzoek blijkt dat het geluid van de HWC vooral in de 50 Hz-tertsband ligt en dat daar de Vercammencurve (A-curve) aanzienlijk wordt overschreden. In slaapkamers met 7 à 11 dB; in woonkamers met 10 à 14 dB. Het is niet mogelijk om met betere geluidisolatie deze overschrijdingen te voorkomen. Het huidige functioneren van de Warmtecentrale is daarom minder passend met het oog op de ontwikkelingsrichting naar wonen die de gemeente voor het plangebied en de omgeving daarvan (o.a. Defensieterrein) voorstaat.

Daarom is het college met de ENECO in overleg gegaan om de bedrijfsvoering van de HWC zodanig aan te passen dat hij zich beter verhoudt tot de daar om heen gewenste woonfuncties. Dit overleg heeft er toe geleid dat de ENECO en het college inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. De gemeente heeft aangegeven een bijdrage te willen leveren aan de daarvoor noodzakelijke investeringen voor zover die in redelijkheid niet geheel voor rekening van ENECO dienen te komen. Een en ander wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.

Nu in de huidige situatie de geluidshinder slechts tijdens een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreedt terwijl binnen afzienbare termijn de HWC een andere rol in het warmtenetwerk zal krijgen, waardoor hinder door laagfrequent geluid geheel tot het verleden zal behoren, achten wij het in het kader van een goede ruimtelijke ordening verantwoord nu dit bestemmingsplan vast te stellen.

5.3.6 Cumulatie van lawaai

De cumulatieve geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaai, industrielawaai en het lawaai van het parkeren bedraagt volgens berekening ten hoogste 58 dB. Deze geluidsbelasting is ruim lager dan de maximaal toegestane geluidsbelasting door het wegverkeer van 63 dB. Derhalve kan niet gesproken worden over een onacceptabele samenloop van geluid.

5.3.7 'Stille zijden' beleid

Conform het beleid van de gemeente Utrecht dient voor de toekenning van een hogere waarde per woning ten minste een geluidluwe gevel per woning aanwezig te zijn. Een geluidluwe gevel is een gevel waarop de geluidbelasting niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer, 55 dB voor railverkeer en 50 dB(A) voor industrielawaai. In een geluidluwe gevel dient een te openen raam of deur opgenomen te zijn. Tevens dient voldaan te worden aan de eis dat een bij de woning behorende buitenruimte wordt gesitueerd aan de gevel waarop de geluidbelasting ten hoogste 53 dB voor wegverkeer, 60 dB voor railverkeer en 50 dB(A) voor industrie bedraagt.

Omdat de vormgeving en positie van de blokken C, D en E nog wordt uitgewerkt, kan nu in het akoestisch onderzoek nog niet concreet worden aangewezen waar en hoe stille zijden worden gerealiseerd. Indien nodig zal dat gerealiseerd kunnen worden door middel van extra voorzieningen aan de gevel, zoals bijvoorbeeld verhoogde borstweringen. De woningen in de blokken A en B zijn wel uitgewerkt en hebben een stille zijde.

5.3.8 Conclusie

Aangezien de voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting afkomstig van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan, Kanaalweg/Parallelweg en de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland wordt overschreden is de bouw van de nieuwe woningen alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld voor het geluid afkomstig van deze bronnen. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de eisen uit het gemeentelijk geluidbeleid.

5.4 Bedrijven en Milieuzonering

5.4.1 Kader

Bedrijven welke zijn gelegen in de nabijheid van het plangebied kunnen een beperking opleveren voor de (gewijzigde) invulling van dat gebied. Hiervan is sprake indien de invulling plaatsvindt met milieugevoelige functies, zoals woningen.

In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

In de VNG-publicatie “Bedrijven en milieu

zonering (2009)” zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de publicatie wordt onderscheidt gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dat rechtvaardigt kan een lagere omgevingskwaliteit worden nagestreefd dan die in een rustige woonwijk. In dat geval kunnen de kleinere richtafstanden voor een gemengd gebied worden aangehouden.

Milieucategorie	Richtafstand tot rustige woonomgeving	Richtafstand tot gemengd gebied
1	10 m	0
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Tabel 5.2

De opgenomen richtafstanden zijn geen normen, maar richtafstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. De afstanden worden gemeten vanaf de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat tot aan de dichtstbij gelegen gevel van de gevoelige functie.

5.4.2 Plansituatie

De gemeentelijke ambitie is om deelgebied 4 te transformeren naar een gebied met stedelijk wonen, in hoge dichtheden, met een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en een recreatieve zone langs het Merwedekanaal.

Bij de start van het project was het defensieterrein aan de Overste Den Oudenlaan nog in bedrijf. Aan de Kanaalweg waren enkele garagebedrijven gevestigd en naast de te herontwikkelen locatie ligt de HWC. De hulpwarmtecentrale zorgt voor het leveren van warmte bij piekvraag in koude periodes.

De garagebedrijven hebben hun bedrijfsactiviteiten inmiddels beëindigd. De onderhandelingen over de aankoop van het defensieterrein door de gemeente Utrecht zijn inmiddels succesvol afgerond.

De HWC

Het onderhavige plan vormt de eerste fase naar een nieuw woongebied. Aangezien het bedrijfsterrein van de HWC direct grenst aan het plangebied, heeft op deze punten nader onderzoek plaatsgevonden. Navolgend zijn de belangrijkste conclusies beschreven:

Voor de HWC zijn de de volgende milieuaspecten als relevant te beschouwen:

- Geur (richtafstand tot rustige woonwijk: 30 meter)
- Gevaar (richtafstand tot gemengd gebied: 50 meter)
- Geluid (richtafstand tot rustige woonwijkgemengd gebied: 100 meter)

Geur

Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO2), stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10). Derhalve is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005.

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de áchtergrondconcentratie' valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO2 een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NOx geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NOx tevens gering zal zijn.

Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. In paragraaf 5.5 Externe veiligheid, wordt hier verder op ingegaan

Geluid

Omdat de hulpwarmtecentrale op grond van de wet geluidhinder een geluidzone heeft is dat aspect onder de paragraaf 5.3 Geluidhinder beoordeeld.

De te realiseren Horeca

De te realiseren horeca heeft de categorie B of D. De horeca ligt op enige afstand van de woningblokken. Horeca in een dergelijke categorie wordt passend geacht in een woonomgeving.

5.4.3 Conclusie

De aanwezigheid van de HWC vormt qua geur geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Op de aspecten geluid en externe veiligheid wordt in de paragrafen 5.3 en 5.5. verder ingegaan.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Kader

In bestemmingsplannen wordt aandacht besteed aan de veiligheidsrisico's die zware bedrijven kunnen veroorzaken. Naast de bedrijven kunnen ook het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor of water en door buisleidingen, risico's opleveren

De normen en richtlijnen voor externe veiligheid komen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Hierin is voorgeschreven dat kwetsbare bestemmingen voldoende afstand moeten houden tot bedrijven en transportroutes en kunnen er beperkingen aan de bebouwingsdichtheid wenselijk zijn.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR); Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans op overlijden van een onbeschermd persoon die zich 24 uur nabij de ongevallocatie bevindt. De normhoogte voor PR bedraagt 10^{-6}/jaar voor gevoelige bebouwing. Het groepsrisico (GR) geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte kan overlijden tengevolge van een calamiteit. Voor het GR is een zogeheten oriënterende waarde vastgesteld - Voor transport bedraagt deze waarde 10^{-4}/jaar bij 10 doden, 10^{-6}/jaar bij 100 doden enzovoort. Het GR is een oriënterende waarde; van deze waarde kan onder voorwaarden worden afgeweken.

5.5.2 Plansituatie

Transport

Het lokale verkeer van gevaarlijke stoffen wordt in het kader van de routeringsregeling geregeld via jaarlijks door vervoerders aan te vragen ontheffingen. De omvang van dit lokale transport is zo gering dat de norm voor PR niet bereikt wordt en het GR ruim onder de oriëntatiewaarde blijft.

Niet gesprongen explosieven

Op het (voormalig) defensieterrein en gedeeltelijk op de naastgelegen terreinen bevinden zich twee opsporingsgebieden voor niet gesprongen explosieven (NGE). Deze opsporingsgebieden zijn het resultaat van een NGE-onderzoek dat heeft plaatsgevonden in Dichterswijk West.

Gebleken is dat de op het Defensieterrein gelegen (voormalige) fabriek Jongerius doelwit is geweest van bombardementen. De fabriek Jongerius was in WOII werkzaam voor de Duitse wapenindustrie. In 2002 is een onderzoek gedaan naar mogelijke blindgangers in en rond het projectgebied Dichterswijk-West (het huidige Parkhaven). Op basis van dit onderzoek is in Dichterswijk-West een blindganger gevonden (een bom van 500 pond). Gebleken is dat rond de Jongeriusfabriek zich twee verdachte gebieden bevinden. Ook het plangebied ligt in dit risico-gebied. Dit betekent dat alvorens in het plangebied kan worden begonnen met de bouw, er nader (detectie)onderzoek dient te worden gedaan naar niet gesprongen explosieven.

Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Door adviesbureau Tebodin is een brandveiligheidsrapportage (documentnummer 3412121, gedateerd op 10 maart 2010) opgesteld ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Hierover is advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). De HWC is geen inrichting als bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid. Desalniettemin is ten behoeve van de ontwikkeling door Tebodin een

brandveiligheidsrapport nieuwbouw Kanaalweg 59 opgesteld. Hieruit blijkt dat er vanuit de industriële bebouwing rond het plangebied geen bijzondere brandveiligheidsrisico's te verwachten zijn. In het rapport worden een aantal bouwkundige maatregelen genoemd. Deze zullen worden meegenomen bij de bouwaanvraag.

5.5.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de planontwikkeling te verwachten.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Kader

Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan kan worden vastgesteld indien:

a. aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
b. een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM_{10} (fijn stof) en NO_2 (stikstofdioxide) in de buitenlucht;
d. het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Deze algemene maatregel van bestuur, verder te noemen het “Besluit nibm”, geeft aan wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dat is het geval als de toename van fijn stof of stikstof niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie (maximaal 1,2 Bg/m3). Concreet betekent dit dat de toevoeging van 1.500 woningen of 100.000 m2 kantoorruimte aan een enkele ontsluitingsweg) als niet relevant wordt bestempeld.

Bij ieder (ruimtelijk) project moet toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaatsvinden, met andere woorden het moet duidelijk zijn welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit. Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit niet verslechtert c.q. dat het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

5.6.2 Plansituatie

Aangezien het aantal te realiseren woningen slechts 167 betreft, valt deze ontwikkeling onder het besluit ‘niet in betekende mate’. Aangenomen mag worden dat de geringe oppervlakte aan toekomstige horecavoorziening en binnenhaven tevens niet significant bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Om deze conclusie met cijfers te onderbouwen, is gebruik gemaakt van de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum Infomil ontwikkelde rekentool. In deze rekentool wordt aan de hand van verkeersgeneratie van de functies berekend of voldaan wordt aan de norm ‘niet in betekenende mate’.

De verkeersgeneratie van de appartementen is gebaseerd op de kengetallen van het CROW (publicatie 317: ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’). Worst case is hiervoor een verkeersgeneratie van 7 voertuigbewegingen per woning aangehouden. Voor een horecavoorziening en een binnenhaven zijn geen vaste kengetallen opgesteld. Gelet op de geringe omvang van beide functies wordt hiervoor gezamenlijk een verkeersgeneratie van 50 voertuigbewegingen aangehouden.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1100
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	0,91
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	0,29
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu g/m^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate: geen nader onderzoek nodig		

Geconcludeerd kan worden dat de toekomstige ontwikkeling in niet betekende mate zal bijdrage aan de luchtkwaliteit en daarmee voldoet aan voorwaarde c. van de Wet luchtkwaliteit.

5.6.3 Goed woon- en leefklimaat

Naast de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit, moet worden bezien of er voor de te realiseren woningen voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Hiervoor is de "Grootschalige concentratie- en depositiekaart Nederland" van het RIVM geraadpleegd. Ten aanzien van de maatgevende aspecten, fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2), is er voor Utrecht het volgende te melden. Voor stikstofdioxide geldt dat de achtergrondconcentratie in Utrecht 27,9 Bg/m3 (peiljaar 2012) betreft. Voor fijn stof betreft de achtergrondconcentratie 23,8 Bg/m3 (peiljaar 2012).

5.6.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet significant bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en hiermee voldoet aan de regeling 'niet in betekenende mate'.

Ten aanzien van een goed woon- en leefklimaat kan het volgende gesteld worden. Aangezien voor beide stoffen (stikstof en fijn stof) de grenswaarde van 40 Bg/m3 niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat de plaatselijke achtergrondconcentraties (jaargemiddelde) een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied niet belemmert.

5.7 Bodemkwaliteit

5.7.1 Kader

Kader

Aan de basis van het gemeentelijk bodembeleid ligt bescherming van de kwaliteit van de bodem en het grondwater én het voorkomen van risico's voor de gezondheid van mens en dier. Het bodembeleid sluit hiervoor aan op onderstaande algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Bodembescherming
  Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt.

- Bodemsanering
  Gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er sprake is van humane of milieuhygiënische risico's, of risico's voor verspreiding van de verontreiniging via het grondwater. De sanering wordt functiegericht en kosteneffectief uitgevoerd. Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Bodembeheer
  Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is om de locatie geschikt te maken. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met eventuele nabij gelegen grondwaterverontreinigingen.

5.7.2 Plansituatie

Op de nieuwbouwlocatie (woningen zonder tuin, horeca en binnenhaven) is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met, met name, PCB. Voor het saneren van deze verontreiniging is een saneringsplan opgesteld (Aveco de Bondt, Rapportnummer 13.1025.03 R-RGN/794, datum 30-04-2014). Met het saneringsplan is door het bevoegd gezag wet bodembescherming ingestemd op 18 september 2014. De RUD Utrecht stelt vast of de sanering is uitgevoerd conform het ingediende saneringsplan. De milieuhygiënische bodemkwaliteit is na sanering geschikt voor het beoogde gebruik, te weten ander groen, bebouwing en/of infrastructuur.

Als er grondwater wordt onttrokken ten behoeve van de bouw moet onderzocht worden of deze onttrekking invloed heeft op mobiele verontreinigingen in de omgeving van de locatie of in het diepere grondwater. In de directe omgeving van de locatie zijn verontreinigingen in het grondwater aanwezig. Bij een mogelijke beïnvloeding van deze verontreinigingen is het noodzakelijk een saneringsplan op te stellen of aansluiting te zoeken bij het "saneringsplan biowasmachine" of een eventueel in de toekomst vast te stellen gebiedsplan.

5.7.3 Conclusie

Met in achtneming van bovenstaande voorwaarden voor onderzoek en/of sanering vormt de bodem geen belemmering voor het plan.

5.8 Flora en fauna

5.8.1 Kader

Het Groenstructuurplan Utrecht (vastgesteld door de raad in april 2007) heeft tot doel het verhogen van de kwaliteit van het stedelijk groen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad. In het Groenstructuurplan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze groenstructuren hebben zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. Het is op grond van dit Groenstructuurplan de bedoeling dat de kwaliteit van het groen in deze zones steeds verder ontwikkelt en verbetert. Veranderen van functie is alleen mogelijk na bestuurlijke afweging. Een afname van oppervlakte van de stedelijke groenstructuur dient te worden gecompenseerd.

In de Flora en fauawet zijn verschillende verbodsbepalingen opgenomen om in het wild levende flora en fauna te beschermen. Het is verboden om dieren opzettelijk te verontrusten, te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren of te beschadigen. Ook is het verboden om beschermde planten te beschadigen of van hun groeiplaats te verwijderen. De Flora en Faunawet legt daarnaast een algemene zorgplicht op voor alle (wilde) dieren en planten en hun directe leefomgeving.

Ruimtelijke ontwikkelingen en uitvoering van projecten of (bestemmings-)plannen mogen niet in strijd zijn met de internationale richtlijnen of de Flora en fauna wet. Indien er een besluit wordt genomen op grond van de Wet ruimtelijke ordening waarbij de uitvoering van het besluit gevolgen kan hebben voor beschermde soorten, moet getoetst worden of beschermde soorten aanwezig (kunnen) zijn. Ook dient te worden bekeken wat de eventuele effecten van de activiteiten op de soorten zijn. De centrale vraag daarbij is of er een vrijstelling of een ontheffing nodig is op grond van de Flora en faunawet. Dit is afhankelijk van de beschermingsgraad van de aangetroffen soort.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan dient van tevoren duidelijk te zijn dat de Flora en faunawet niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan.

5.8.2 Plansituatie

Ten behoeve van de quickscan is een locatiebezoek uitgevoerd op 16 juli 2013. Het locatiebezoek is uitgevoerd om een algemene indruk van de locatie te verkrijgen en is niet bedoeld om een volledige inventarisatie van soorten en/of ecologische waarden te verkrijgen. Ten tijde van het locatiebezoek was de locatie geheel onbebouwd en braakliggend. De vegetatie bestaat voornamelijk uit grassen (Gramineae). Naast grassen zijn ook andere wilde plantensoorten waargenomen waaronder Jakobskruid.

Tijdens het locatiebezoek zijn de volgende vogelsoorten waargenomen: Houtduif, Merel en kraaien. De locatie is geschikt voor broedvogels, waarbij met name de populieren langs de Kanaalweg, de braamstruiken en de wilgenrij langs de zuidelijke terreingrens van belang zijn. Daarnaast zijn enkele kenmerken waargenomen die duiden op het mogelijk voorkomen van zoogdieren. Er zijn verschillende konijnen waargenomen op het terrein.

5.8.3 Samenvatting en conclusies

Op basis van de uitgevoerde quickscan wordt geconcludeerd dat er in de flora- en faunawet geen beschermde diersoorten voorkomen op de locatie. De plannen (bouw van een appartementen complex met een binnenhaven) en de hieruit voortvloeiende ruimtelijke ingrepen kunnen desalniettemin nadelige gevolgen hebben inzake de in de Flora- en faunawet beschermde soorten.

Vaatplanten

Met het uitgevoerde onderzoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet. Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora en faunawet. Wel is voor het verwijderen van op de locatie aanwezige bomen een kapvergunning benodigd. Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

Vogelsoorten

Hoewel momenteel geen jaarrond beschermde nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. De te kappen bomen kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora-en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

Zoogdieren

Op de locatie zijn kenmerken van het voorkomen van het Konijn aangetroffen. Konijnen zijn niet strikt beschermd. Wel geldt de zorgplicht, wat betekent dat de werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden op een manier dat de konijnen altijd kunnen vluchten. Verder luid het advies de projectlocatie ongeschikt te maken voor zoogdieren. Dit kan door de locatie regelmatig te bewerken zodat het voor zoogdieren geen geschikte locatie meer is.

Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.

Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen.

Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden. Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

Overige soorten

Ten behoeve van de aanleg van de binnenhaven zal een doorbraak naar het Merwedekanaal gemaakt worden. Ter plaatse van deze doorbraak is mogelijk sprake van het voorkomen van amfibieën,

libellen en vissen.

Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep over een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.

Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën (maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

Gebiedenbescherming

Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk. Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een ‘nee-tenzij’ toets is niet nodig.

Planning en voortgang

De klepelwerkzaamheden wil men zo snel mogelijk uitvoeren om het gebied kaal te maken. Bij deze werkzaamheden moet van uit de zorgplicht rekening gehouden worden met de aanwezige diersoorten. Men moet klepelen naar de vluchtweg en mogelijk blijvende groenelementen toe.

De aanwezige diersoorten kunnen hier naar toe vluchten. Wanneer het terrein na het klepelen kaal wordt gehouden is de kans op vestiging van flora en fauna minimaal en is bij het bouwklaar maken van het terrein de kan s op vertraging geminimaliseerd.

Bij het creëren van de doorsteek van de oever naar het Merwedekanaal moet gezorgd worden dat de oevers en de strook waar de doorsteek plaats vindt, vanaf het begin van het voorjaar kaal zijn. Hierdoor kunnen geen vogels of andere soortgroepen als beschermde libellen zich hier vestigen.

5.8.4 Conclusie

Met in achtneming van bovenstaande maatregelen vormt de Flora en Faunawet geen belemmering voor uitvoering van dit plan.

5.9 Bomen

5.9.1 Kader

Artikel 85 van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht geeft aan dat het verboden is een houtopstand te vellen of te doen vellen zonder vergunning van burgemeester en wethouders. Dit verbod geldt niet voor bomen met een dwarsdoorsnede van de stam tot maximaal 15 centimeter op 1,3 meter hoogte boven het maaiveld.

5.9.2 Plansituatie

Naar aanleiding van de quickscan op de Kanaalweg 59 te Utrecht is besloten nog een aanvullende controle uit te voeren. Alle bomen op de locatie zijn geïnventariseerd om een update te krijgen van de bomen die er nu nog staan en te kijken of die kapvergunning plichtig zijn. Voor de aanleg van de nieuwbouw en ontsluitingswegen zullen bomen moeten verdwijnen. Het inrichtingsplan voor het gebied voorziet in de aanleg van een nieuwe groenstructuur met bomen, langs het kanaal.

5.9.3 Conclusie

Kenmerk van het nieuwe gebied is een woningbouwplan rond een nieuw aan te leggen binnenhaven. Om dit te kunnen realiseren zijn de bomen ter plaatse verwijderd. Bij inrichting van het openbaar gebied zullen nieuwe bomen worden geplant.

5.10 Water

5.10.1 Kader

De Waterparagraaf is een verplicht onderdeel van een ruimtelijk plan en vormt een wezenlijk element in het gehele watertoetsproces. Het fungeert als een instrument waarin de waterhuishoudkundige gevolgen van een plan inzichtelijk worden gemaakt, de gemaakte afwegingen expliciet en toetsbaar worden vastgelegd en het wateradvies van de waterbeheerder wordt opgenomen. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem vroegtijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

5. Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
6. Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
7. Gemeentelijk beleid: Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2014 [1];
8. Waterschapsbeleid: Waterbeheerplan 2010-2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur [2].

[1] De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast.

Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) 2011-2014. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2014.01, uitgave december 2014, www.utrecht.nl). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

[2] Het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. De belangrijkste verordening is de keur (www.hdsr.nl).

Betrokken partijen

In dit watertoetsproces participeren de volgende partijen:

- Aanvrager: Gemeente Utrecht, Stadsontwikkeling – Programma's, Stedenbouw;
- Opsteller: Aveco de Bondt
- Toetser: Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater) Gemeente Utrecht, Stadswerken – Stedelijk Beheer (beheerder riolering, oppervlaktewater)

5.10.2 Plansituatie

1. Het maaiveld ter plaatse van het plangebied bevindt zich op een hoogte van circa NAP +1,9 m;
2. De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatend eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m;
3. De gemiddelde grondwaterstand (GGWS) bevindt zich op NAP +0.25 m, de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) op NAP +0.45 m.

Het beleid ten aanzien van hemelwater komt er kortweg op neer dat hemelwater bij voorkeur in het plangebied wordt vastgehouden en indien mogelijk wordt geïnfiltreerd. Een ander leidend principe is om water als mede-ordenend principe in ruimtelijke plannen mee te nemen.

Het rijksbeleid heeft als streven het afkoppelen van 20% van het verharde oppervlak in bestaand stedelijk gebied en 60% in stedelijk gebied waar nieuwbouw plaatsvindt, in combinatie met zoveel

mogelijk vasthouden van hemelwater binnen het plangebied. Tevens wordt gesteld dat zoveel mogelijk gebruiksfuncties op een perceel gecombineerd dienen te worden.

Het Hoogheemraadschap maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

4. Schoon hemelwater afkomstig van dakoppervlakken moet rechtstreeks op het oppervlaktewater worden geloosd in het kader van het schoon en gescheiden houden van waterstromen. Voor de beoordeling van het aan- en afkoppelen van verhard oppervlak wordt de Beslisboom aan- en afkoppelen (10 juli 2003) gehanteerd;
5. Bij het schoonhouden van hemelwater is het van belang dat geen uitlogende materialen als zink, lood en koper worden toegepast, als deze materialen in contact komen met het hemelwater;
6. De hemelwaterafvoer van balkons en loggia's moet op de vuilwaterleiding worden aangesloten, vanwege de kans op verontreiniging met schoonmaakmiddelen.

In het geval van afstromende dakoppervlakken worden, als er afgekoppeld dient te worden, coatings voorgeschreven in het geval er gebruik wordt gemaakt van uitlogende materialen. Ook hier worden bovengrondse open systemen aanbevolen, liefst met bodemfilter in het geval er sprake kan zijn van lichte verontreinigingen.

Waterafvoer

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken en verhardingen van verblijfsgebied of met enkel bestemmingsverkeer) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (doorgaande wegen met hoge verkeersintensiteit) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Voor alle lozingen zal een Wvo-vergunning worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap. Met het Hoogheemraadschap is overleg gevoerd over het tot stand brengen van de verbinding tussen haventje en Merwedekanaal. Voor het verleggen van de waterkering (nautische aspecten) heeft het Hoogheemraadschap akkoord gegeven. Daarnaast zal een keurvergunning worden aangevraagd voor de realisatie van de haven.

De huidige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +1,9 m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

5.10.3 Conclusie

Bodem en grondwater

De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m.

De gemiddelde grondwaterstand (GGWS) bevindt zich op NAP +0.25 m, de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) op NAP +0.45 m.

Omgang hemelwater/afkoppelen

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken en verhardingen van verblijfsgebied of met enkel bestemmingsverkeer) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (doorgaande wegen met hoge verkeersintensiteit) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m2 verhard oppervlak (3.750 m2 bestaande uit daken en 4.250 m2 overige verharding) moet 1.200 m2 open water worden gerealiseerd.

Drooglegging en ontwateringseisen

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +2,1m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

5.11 Archeologie

5.11.1 Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Het Verdrag van Malta heeft in Nederland geresulteerd in een ingrijpende herziening van de Monumentenwet uit 1988, die op 1 september 2007 met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht is geworden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In de nieuwe wetgeving is de bescherming van het archeologische erfgoed, de inpassing hiervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van het archeologische onderzoek geregeld. Op grond van artikel 38a van de Monumentenwet 1988 moet een bestemmingsplan rekening houden met de archeologische resten in de grond. Om te kunnen bepalen op welke wijze de bestemmingsregeling rekening moet houden met de archeologie (artikel 38a Monumentenwet 1988) moet onderzoek, veelal bureauonderzoek, worden gepleegd. De resultaten daarvan worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan bij moet dragen aan de bescherming van de archeologie.

Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Monumentenwet 1988 beschermd. Aantasting van de beschermde archeologische monumenten is niet toegestaan. Eventueel dubbel ruimtegebruik is mogelijk, mits de gekozen bestemming zich duurzaam verhoudt met de in het terrein aanwezige archeologische waarden. Voor dubbel ruimtegebruik is een vergunning krachtens de Monumentenwet vereist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Voor deze gebieden geldt de gemeentelijke Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

5.11.2 Plansituatie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Dit betekent dat bodemingrepen groter dan 1000 m2 en dieper dan 50 cm beneden maaiveld vergunningplichtig zijn. In het plangebied heeft in verband met voorgenomen bouwontwikkeling een archeologisch onderzoek plaatsgevonden om de archeologische verwachting te toetsen. Op basis van de onderzoeksresultaten is vast komen te staan dat er door de voorgenomen bodemingrepen geen archeologisch resten verstoord zullen worden. Er bestaat in archeologisch opzicht geen bezwaar tegen voorgenomen ontwikkeling en er is dan ook geen verplichting tot een archeologievergunning. Het terrein wordt vrijgegeven voor de geplande bouwontwikkeling.

5.11.3 Conclusie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Het plangebied is op basis van archeologisch onderzoek vrijgegeven voor verdere bouwontwikkeling. Indien bij uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische zaken worden aangetroffen, dient conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) melding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. REO afdeling Erfgoed, gemeente Utrecht, 030-2863990 te worden gedaan.

5.12 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en/of leidingen aanwezig.

5.13 Duurzaamheid

Het plan omvat de bouw van 167 appartementen, daarmee is sprake van bouwen in hoge dichtheden en een intensief ruimtegebruik. De woningen zijn levensloopbestendig, allemaal met een lift bereikbaar en met bergingen gelegen op de begane grond. Verder kunnen de kleinere appartementen worden samengevoegd tot grotere appartementen.

De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming, een energievoorziening waarbij gebruik gemaakt wordt van restwarmte. De bouwblokken A en B hebben een epc van 0,47 respectievelijk 0,52 en een milieuprestatie (MPG) van € 0,52/m2 bvo per jaar bij een levensduur van 75 jaar.

Door introductie van betaald parkeren, inzet van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen wordt de auto mobiliteit teruggedrongen.

De inrichting van de buitenruimte wordt uitgevoerd met kwalitatief hoogwaardige materialen. De aanleg van de centraal gelegen recreatiehaven, die een open vaarverbinding krijgt met het Merwedekanaal, is een aantrekkelijke aanvulling voor het woonklimaat. De aanwezigheid van de recreatiehaven biedt ook de mogelijkheid voor afvoer van hemelwater van daken en straten via het oppervlaktewater.

Het streven van de ontwikkelaar is om tijdens de bouw de omvang van de grondstoffenstomen te verminderen en zo veel mogelijk te komen tot hergebruik van materialen. Door een gecentraliseerde inkoop van materieel en materiaal worden vervoersbewegingen en brandstofverbruik teruggedrongen. Er wordt daarnaast gebruik gemaakt van secundaire grondstoffen.

5.14 Gezondheid

De dichtstbijzijnde drukke verkeersweg is de Kon. Wilhelminalaan. De afstand tot de Kon. Wilhelminalaan bedraagt meer dan 50 meter; vanuit het oogpunt van blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging is dit afdoende.

Ten aanzien van de HWC moet worden opgemerkt dat deze in een in meteorologisch opzicht gemiddeld jaar een beperkt aantal keren per jaar in werking is, bij extreme koude. Ook in geval van calamiteiten (sporadisch) wordt de centrale ingezet. Hierdoor zal zowel de geur/rookhinder alsook het directe effect op de gezondheid van deze centrale naar verwachting beperkt zijn.

Hoge geluidwaarden die kunnen optreden op de gevel worden opgelost door middel van dove gevels; ook voor geluid weegt de omstandigheid dat de centrale infrequent in werking is zwaar. Naar verwachting levert het geluid van de HWC daarom niet tot nadelige gezondheidseffecten.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De projectontwikkelaar KondorWessels is eigenaar van de tot ontwikkeling te brengen gronden, zodat geen verwervingen meer nodig zijn. Alle kosten worden gedragen door KondorWessels. KondorWessels verricht de ontwikkeling van het project en straks ook de de overdracht van de woningen, commerciële ruimten en gemeenschappelijke ruimten aan een belegger of toekomstige kopers.

Er is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente en KondorWessels, waardoor gemeentelijke kosten verhaald worden. Hierdoor is de financiële uitvoerbaarheid gewaarborgd en hoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Ten aanzien van de aansprakelijkheid van mogelijke planschade is in de genoemde overeenkomst vrijwaring voor de gemeente opgenomen. Eventuele planschadeclaims komen voor rekening van de initiatiefnemer.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze burgers en belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierop hebben kunnen reageren.

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De geraadpleegde instanties hebben aangegeven in te kunnen stemmen met het plan. Voor zover de instanties opmerkingen hadden over het plan zijn deze meegenomen.

6.2.2 Advies wijkraad

De gebiedsmanager heeft de wijkraad in september 2013 bijgepraat over het plan.

6.2.3 Inspraakresultaten

Voor het plan in zijn oude vorm is destijds in het kader van een artikel 19 procedure inspraak georganiseerd, de artikel 19 vrijstelling is uiteindelijk verleend. Dit plan kon echter om diverse reden niet worden uitgevoerd. Het nieuwe plan borduurt voort op het oude, aan veel kritiekpunten van destijds wordt alsnog tegemoet gekomen. Op die basis is de Raad geïnformeerd met een commissiebrief in augustus 2013. Op 24 september 2013 is een informatieavond voor de buurt gehouden. Daar is aangekondigd dat men in het kader van het bestemmingsplan straks weer een mogelijkheid heeft voor het indienen van zienswijzen.

Het plan speelt in op de wens vanuit de buurt om aan de zijde van het Merwedekanaal iets minder hoog te bouwen. Er is een bouwblok komen te vervallen waardoor er rond de binnenhaven een mooie openbare ruimte gecreëerd kan worden. Over dit plan is een informatiebijeenkomst gehouden in de buurt. Daarbij was draagvlak voor het plan, met uitzondering van de roeiverenigingen. Die maken zich zorgen over de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal. Er is de afgelopen periode intensief overleg gevoerd met de roeiverenigingen en RWS over die uitmonding van de binnenhaven. Door het plaatsen van palen bij de monding van de haven waardoor de uitvarende bootjes "als het ware" het kanaal op geleid worden, is een oplossing gevonden om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008). De SVBP 2008 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan dat er op gericht is om een hoogstedelijk woonprogramma, alsmede het bij die functie behorende parkeren mogelijk te maken. Daarnaast wordt een horecavoorziening mogelijk gemaakt. In dit ontwikkelingsplan is er gekozen voor een bestemmingsregeling die voldoende flexibiliteit biedt voor het gebouw binnen het bouwvlak. Daarnaast wordt voorzien in verkeersbestemmingen ten behoeve van het wegverkeer en verbijfsgebieden. Tenslotte voorziet het plan in de bestemming water voor de beoogde aanleg van een binnenhaven.

De dubbelbestemmingen Archeologie en Cultuurhistorische waarden zijn opgenomen om de in het gebied aanwezige waarden afdoende te behouden en te beschermen.

7.3 Opbouw Regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijken van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan huis verbonden beroep of bedrijf;
- afwijken van de gebruiksregels;
- eventueel een vergunningstelsel ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- in een aantal gevallen een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

7.3.1 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen en/of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen en/of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- Stedenbouwkundige aspecten;

- Landschappelijke en of ecologische aspecten;
- Milieukundige aspecten;
- Cultuurhistorische aspecten;
- Verkeersaspecten;
- Sociale veiligheid;
- De gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creeren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties en/of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw en/of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten;
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de bouwhoogte of aan de situering van erfbebouwing.

7.4 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Artikel 1 Begrippen

Deze regels spreken voor zich en behoeven geen nadere uitleg.

Artikel 2 Wijze van meten

Deze regels spreken voor zich en behoeven geen nadere uitleg.

Artikel 3 Gemengd

Binnen de bestemming Gemengd wordt beoogt een horecapaviljoen, in combinatie met wonen te realiseren, inclusief de daarbij behorende terrassen en openbare ruimte. Daarbij is de relatie met het water en het haventje van belang. Om die relatie goed vorm te kunnen geven zijn deze laatste bestemmingen tevens in de doeleindenomschrijving opgenomen. Op de verbeelding is een bouwvlak aangeduid, waarbinnen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken ten behoeve van voornoemde functies mogen worden gerealiseerd. De maximaal te realiseren hoogten binnen het bouwvlak zijn eveneens op de verbeelding aangeduid. Het op de plankaart aangegeven bebouwingspercentage mag niet worden overschreden.

Artikel 4 Groen

De bestemming Groen is bedoeld voor groenvoorzieningen, paden, speelvoorzieningen en andere bijbehorende voorzieningen.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming Verkeer – Verblijfsgebied heeft betrekking op verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer met bijbehorende voorzieningen. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan zoals parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden en groen- en waterpartijen.

Artikel 6 Water

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor waterlopen, waterhuishouding, waterbeheer en waterberging, kruisingen met wegverkeer, groenvoorzieningen en kunstwerken. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Artikel 7 Woongebied

De gronden met bestemming “Woongebied” zijn bestemd voor maximaal 167 woningen waarvan een deel gestapeld. De woonfunctie kan al dan niet gecombineerd worden met een aan huis verbonden beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast. In de specifieke gebruiksregels (artikel 7.4) worden eisen gesteld aan de omvang en typen bedrijfsactiviteiten van de beroepen of bedrijven aan huis en de bed & breakfast, waarmee onevenredige overlast voor de omgeving moet worden voorkomen. Tot slot wordt binnen de bestemming met de aanduiding 'parkeren' ruimte geboden aan bij de bestemming behorende verkeers- parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

Op de verbeelding is een bouwvlak aangeduid, waarbinnen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken ten behoeve van voornoemde functies mogen worden gerealiseerd. De maximaal te realiseren hoogten binnen het bouwvlak zijn eveneens op de verbeelding aangeduid. De maatvoering van ondergeschikte bebouwing is in de regels opgenomen. In de regels worden tevens eisen gesteld aan de maatvoering van de op te richten bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder erfafscheidingen.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

Deze regel heeft betrekking op de bescherming van de waterkering langs het Merwedekanaal.

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

Binnen dit artikel zijn regels opgenomen met betrekking tot de op de verbeelding getoonde

geluidzone. Er wordt bepaald dat de geluidsnorm van 50 dB(A) als gevolg van de nabijgelegen industrie niet overschreden mag worden, tenzij de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde) ingevolge de beschikking Hogere waarde, met inachtneming van de in deze beschikking gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Het in de bouwregels onder deze aanduidingsregels opgenomen regime geldt aanvullend op de regels onder de hoofdbestemmingen.

Artikel 11 Algemene bouwregels

Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.

Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Prostitutie

In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan huis verbonden beroep en bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

De overgangs- en slotbepalingen van Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels bevatten de onderstaande bepalingen.

Artikel 15 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels. voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 16 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

7.5 Lijst van Horeca-activiteiten

Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse standaardlijst voor horeca-inrichtingen.
Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor het woon- en leefklimaat kunnen meebrengen, in een bestemmingsplan bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven.

In dit bestemmingsplan is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type/de categorie horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Horeca-activiteiten.

7.6 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk dan wel gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer

Rapport

Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht

Aveco de Bondt

bezoekadres Reggesingel 2
postbus 202
postcode 7460 AE Rijssen
telefoon (0)548 51 52 00
telefax (0)548 51 85 65
e-mail rijssen@avecodebondt.nl
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam	Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht
projectnummer	12.0948.v03
referentie	RdG/068/12.0948.v06
opdrachtgever	Kondor Wessels Projecten bv
postadres	Postbus 12289
	3600 BE MAARSEN
contactpersoon	dhr. C. Duchateau
status	definitief
versie	06
aantal pagina's	
datum	19 februari 2015
auteur	R. de Graaf
paraaf	
gecontroleerd	J.W. Hendriks

INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**		**3**
2	**WETTELIJK KADER**		**4**
	2.1	Wet geluidhinder	4
	2.2	Industrielawaai	5
	2.3	Gemeentelijke geluidnota gemeente Utrecht	7
3	**WEGVERKEERSLAWAAI**		**8**
	3.1	Verkeersgegevens	8
	3.2	Resultaten	9
	3.3	Bepaling bron- en overdrachtsmaatregelen	10
	3.4	Gemeentelijke geluidnota gemeente Utrecht	10
4	**INDUSTRIELAWAAI**		**12**
	4.1	Maatregelen industrielawaai	14
5	**PARKEREN**		**15**
6	**HOGERE WAARDEN**		**16**
	6.1	Voorwaarden aan de hogere waarde	16
	6.2	Samenloop van geluid	17
	6.3	Verzoek tot vaststelling hogere waarden	17
	6.4	Geluidwering van de gevels	17
	6.4.1	Laag frequent geluid	18
7	**SAMENVATTING EN CONCLUSIE**		**19**

Bijlagen

Bijlage 1: Situatie
Bijlage 2: Invoergegevens rekenmodel
Bijlage 3: Resultaten wegverkeerslawaai
Bijlage 4: Resultaten industrielawaai
Bijlage 5: Overzicht geluidluwe gevels
Bijlage 6: Bouwkundige voorzieningen
Bijlage 7: Hogere waarden
Bijlage 8: Geluid parkeren
Bijlage 9: Gecumuleerde geluidbelastingen (excl. aftrek)
Bijlage 10: Memo beoordeling laag frequent geluid in appartementen

1 INLEIDING

In opdracht van KondorWessels Projecten is door Aveco de Bondt bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de bepaling van de geluidbelastingen voor 162 nieuw te bouwen appartementen gelegen aan de Kanaalweg te Utrecht.

Het onderzoek is noodzakelijk in verband met een bestemmingsplanprocedure (Wro-procedure) waarbij op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) een akoestisch onderzoek verricht dient te worden naar de te verwachten geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en industrielawaai op de gevels van de nieuw te bouwen appartementen.

De toekomstige appartementen, onderverdeeld in Blok A, B, C, D en E, zijn gesitueerd in de geluidzones van de Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg. Daarnaast is het plan gelegen in de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland. De geluidbelasting van deze vier geluidbronnen dienen in het kader van de Wet geluidhinder onderzocht te worden. Voor de situering wordt verwezen naar bijlage 1.

2 WETTELIJK KADER

2.1 WET GELUIDHINDER

In de Wet geluidhinder wordt beschreven dat alle wegen een zone hebben, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijde van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (binnenstedelijk of buitenstedelijk). In tabel 2.1 worden de zonebreedten weergegeven.

Tabel 2.1: Zonebreedten;

	zonebreedten [m¹]	
Aantal rijstroken	**binnenstedelijk**	**buitenstedelijk**
1 of 2	200	250
3 of 4	350	400
5 of meer	350	600

De Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg hebben twee rijstroken en zijn binnenstedelijk gelegen. Deze wegen hebben derhalve een zone van 200 meter. Het bouwplan van valt in de zone van deze drie wegen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) worden eisen gesteld aan de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van nog niet geprojecteerde appartementen langs een bestaande weg binnen en buiten de bebouwde kom. Overeenkomstig artikel 82, lid 1 van de Wgh is de voor appartementen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel vanwege de weg, 48 dB, de zogenaamde “voorkeursgrenswaarde”. Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kunnen burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht op basis van het Besluit geluidhinder een hogere toelaatbare waarde vaststellen.

De maximaal te verlenen ontheffingswaarde voor een nieuw te bouwen woning in binnenstedelijk gebied bedraagt 63 dB. Uitgangspunt voor het vaststellen van een hogere waarde is dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting van de gevel, ten gevolge van de weg, tot 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Artikel 110g

In artikel 110g van de Wgh is bepaald dat op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen, bij de berekening van de geluidbelasting een correctie mag worden toegepast. Dit is voor de periode tot 1 juli 2018 geregeld in artikel 3.4, lid 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). De hoogte van de correctie is afhankelijk van de toegestane rijsnelheid op en de geluidbelasting vanwege de weg. In tabel 3.2 is de hoogte van de correctie opgenomen.

Tabel 2.2: Correctie conform artikel 110g Wgh; artikel 3.4, lid 1 RMG2012

Toegestane rijsnelheid [km/h]	Geluidbelasting vanwege de weg (excl. artikel 110g Wgh)	Correctie artikel 110g Wgh
< 70 km/h	- [1]	5 dB
≥ 70 km/h	< 56 dB	2 dB
	56 dB	3 dB
	57 dB	4 dB
	> 57 dB	2 dB

1 Correctie is niet afhankelijk van de geluidbelasting vanwege de weg

NB. Overeenkomstig artikel 1.3, lid 1 van het RMG2012 wordt de berekende geluidbelasting afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele, even getal. Vervolgens wordt de correctie artikel 110g Wgh toegepast.

Ten behoeve van de bepaling van de geluidwering van de gevels, bedraagt de reductie van de berekende geluidbelasting 0 dB.

Artikel 110f
In artikel 110f, lid 1, geeft aan dat bij het vaststellen van meerdere hogere waarden de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen onderzocht dienen te worden. Aangegeven dient te worden op welke wijze de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. De gecumuleerde geluidsbelasting wordt conform artikel 1.4 volgens hoofdstuk 2 van Bijlage I van het Meet en Rekenvoorschrift Geluid 2012 vastgesteld.

Het gemeentelijk beleid geeft handvatten voor de wijze waarop rekening gehouden wordt met de samenloop van geluid. Daarnaast wordt de cumulatieve geluidbelasting bepaald en wordt de toename ten opzichte van de hoogste hogere waarde en wordt de cumulatieve waarde ten aanzien van de hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai afgewogen.

2.2 INDUSTRIELAWAAI

Het wettelijk kader met betrekking tot geluidgezoneerde industrieterreinen wordt gevormd door de Wet geluidhinder (Wgh). In hoofdstuk V, afdeling 2 van de Wet geluidhinder zijn de kaders geregeld omtrent bestaande zones rondom industrieterreinen.

Een terrein, waaraan een bestemming is gegeven die de mogelijkheid biedt tot het vestigen van inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, mag zich in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) een industrieterrein noemen. Voor een industrieterrein wordt, in een bestemmingsplan, een geluidzone vastgesteld waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan (art. 40 Wgh).

De geluidzone is bedoeld als wederzijdse bescherming van de bedrijven en de omliggende geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. Buiten de zone mag de geluidbelasting ten gevolge van alle bedrijvigheid samen niet meer bedragen dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Voor nieuw te realiseren woningen gelegen in de geluidzone zijn hogere geluidbelastingen (hogere waarden) toelaatbaar tot ten hoogste 55 dB(A). Bij een vaststelling van een hogere waarde dient het binnenniveau in de woning, ten hoogste 35 dB(A), gegarandeerd te worden.

Ten noorden van het plangebied is de inrichting en tevens het gezoneerde industrieterrein Hulpwarmtecentrale (HWC) Kanaleneiland van Nuon gelegen. Het plan is grotendeels gelegen binnen de zone van het industrieterrein HWC. In figuur 2.1 is de ligging van de geluidzone en het plan opgenomen.

Figuur 2.1 geluidzone HWC



2.3 GEMEENTELIJKE GELUIDNOTA GEMEENTE UTRECHT

De gemeente Utrecht heeft voor stedenbouwkundige ontwikkelingen en het ontwerpen van woningen een beleidsnota opgesteld: “Gemeentelijke Geluidnota 2014-2018” d.d. 11 februari 2014. Hierin zijn de voorwaarden voor het verlenen van een hogere waarde opgenomen, te weten:

- Geluidluwe gevel: een woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen;
- Woningindeling: De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de zijde van de geluidsluwe gevel (30% van de verblijfsruimten of 30% van het oppervlak van het verblijfsgebied);
- Buitenruimte: indien een woning over een buitenruimte beschikt, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe gevel. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel.

3 WEGVERKEERSLAWAAI

3.1 VERKEERSGEGEVENS

De overdrachtsberekeningen voor de verschillende wegen zijn uitgevoerd overeenkomstig Standaard Rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn verricht met het softwareprogramma Geomilieu V2.62. Door de gemeente Utrecht zijn de verkeersgegevens van de Overste Den Oudenlaan, Europalaan, de Koningin Wilhelminalaan, Balijelaan, Kanaalweg en de Parallelweg van de Balijelaan/Overste den Oudenlaan aangeleverd voor het maatgevend peiljaar en zijn in tabel 3.1 opgenomen.

Tabel 3.1: Gehanteerde verkeersgegevens peiljaar 2024.

Wegen	Etmaal intensiteit	Periode	Uurperc. [%]	Lichte mvt [%]	Middelzware mvt [%]	Zware mvt [%]
Koningin Wilhelminalaan	14.280	dag	6,50	90,40	8,40	1,20
		avond	3,70	91,20	8,10	0,70
		nacht	1,00	87,30	11,10	1,60
Overste den Oudenlaan	18.092	dag	6,40	89,30	9,70	1,00
		avond	3,80	90,80	8,60	0,60
		nacht	1,00	88,90	9,90	1,30
Europalaan	10.884	dag	6,10	90,10	8,40	1,50
		avond	4,30	93,40	6,10	0,60
		nacht	1,10	89,30	9,40	1,30
Balijelaan	18.557	dag	6,40	95,70	3,00	1,30
		avond	3,90	97,50	1,90	0,60
		nacht	1,00	95,00	3,70	1,40
Kanaalweg	500	dag	6,70	95,50	3,30	1,20
		avond	3,20	96,70	2,50	0,70
		nacht	0,80	93,10	5,60	1,40
Parallelweg	2.000	dag	6,70	95,50	3,30	1,20
		avond	3,20	96,70	2,50	0,70
		nacht	0,80	93,10	5,60	1,40

Alle opgenomen wegen zijn voorzien van het referentiewegdek (DAB 0/16) en hebben een maximaal toelaatbare rijsnelheid van 50 km/u. De geluidbelasting van de wegen wordt per juridische bron bepaald, te weten: Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg.

De geluidbelasting is berekend op de gevels van de toekomstige appartementen op 1,5 meter boven iedere verdiepingsvloer. De bodemfactor bedraagt, buiten de ingevoerde bodemgebieden, B_f = 0,0 [-] (100 % hard).

3.2 RESULTATEN

De geluidbelastingen (inclusief aftrek 5 dB ex artikel 110g Wgh) op de gevels van de appartementen ten gevolge van het wegverkeerslawaai worden weergegeven in tabel 3.2 tot en met 3.4. In bijlage 2 worden de verschillende objecten en invoergegevens van het geluidmodel weergegeven. De uitgebreide resultaten worden in bijlage 3 getoond.

Tabel 3.2: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	44	44	45	45	46
▪ Blok B	42	43	43	43	51
▪ Blok C	-	47	-	-	-
▪ Blok D	45	48	49	51	53
▪ Blok E	52	53	54	54	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.2 blijkt dat ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Voor Blok D en E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A, B en C voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 3.3: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Overste den Oudenlaan - Europalaan (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	37	38	39	42	42
▪ Blok B	42	42	42	42	47
▪ Blok C	-	31	-	-	-
▪ Blok D	37	37	36	37	42
▪ Blok E	35	35	36	36	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.3 blijkt dat ten gevolge van de Overste den Oudenlaan - Europalaan de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Tabel 3.4: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Kanaalweg - Parallelweg (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	47	47	47	47	41
▪ Blok B	35	36	37	37	38
▪ Blok C	-	48	-	-	-
▪ Blok D	39	43	43	43	43
▪ Blok E	54	54	53	52	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.4 blijkt dat ten gevolge van de Kanaalweg - Parallelweg de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Voor Blok E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A tot en met D voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

3.3 BEPALING BRON- EN OVERDRACHTSMAATREGELEN

Op basis van de bovenstaande rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan en de Kanaalweg - Parallelweg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met een maximum van 6 dB voor beide wegen (juridische bronnen). De maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt niet overschreden. In de volgende paragraaf zal derhalve voor deze wegen onderzocht worden of bron- of overdrachtsmaatregelen doeltreffend zijn. Ten gevolge van de Overste den Oudelaan - Europalaan zijn er geen overschrijdingen.

3.4 GEMEENTELIJKE GELUIDNOTA GEMEENTE UTRECHT

Zoals reeds genoemd heeft de gemeente Utrecht op basis van de Wet geluidhinder een gemeentelijke geluidnota opgesteld (Geluidnota Utrecht 2007-2011 d.d. 23 januari 2007) ten behoeve van het verlenen van hogere grenswaarden. Op basis van de berekende geluidbelastingen van de gezoneerde wegen, zal er een beoordeling in het kader van het geluidbeleid worden verricht.

De gemeente wil de zwaardere onderzoeksplicht en de scherpere inzet op de voorkeurs-grenswaarde aan de realiteit in de gemeente aanpassen. Bepaalde situaties worden uitgesloten van onderzoek naar maatregelen, omdat onderzoek bij voorbaat al niet realistisch of een onhaalbare maatregelen op zou leveren. De ruimtelijke planvorming en het wegbeheer worden daardoor niet onnodig belast.

<u>Bronmaatregelen</u>

Volgens de Wet geluidhinder dient de initiatiefnemer mogelijke bronmaatregelen te onderzoeken. Hieronder behoort de aanleg van geluidreducerend wegdek. De aanleg van een stiller wegdek is voor een aantal situaties vanuit civieltechnisch oogpunt niet realistisch:

- Toepassing binnen 50 meter van het hart van het kruispunt. Er treedt dan groot en snel kwaliteitsverlies op van het wegdek door het afremmende en optrekkende verkeer;
- Bij een beperkte lengte van het geluidreducerende wegdek. Aanleg is vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

Indien voor de Koningin Wilhelminalaan een geluidreducerend wegdek wordt toegepast (bijv. dunne deklagen B), dan wordt de geluidbelasting met 4 dB gereduceerd. Hiermee wordt er derhalve nog niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Het betreft geen doeltreffende maatregel. Daarnaast is de Wilhelminalaan binnen 50 meter van het hart van een kruising gelegen (kruising met de Overste den Oudelaan/ Europalaan).

Overdrachtsmaatregelen

Het toepassen van een geluidscherm of –wal kan een effectief middel zijn om het geluid in een woonomgeving terug te dringen. Geluidschermen zijn alleen mogelijk indien er voldoende ruimte is tussen de bron en ontvanger (woningen). Schermen kunnen een ongewenste verkeerskundige of stedenbouwkundige barrière vormen. In de gemeente Utrecht worden overdrachtsmaatregelen alleen onderzocht en afgewogen bij:

- De aanleg van nieuwe hoofdverkeerswegen, spoorlijnen en de reconstructie van hoofdverkeerswegen en spoorlijnen bij geluidgevoelige bestemmingen;
- De bouw van geluidgevoelige bestemmingen langs de doorgaande autosnelwegen, de Ring Utrecht en de hoofdontsluitingswegen (primaire assen) uit het GVVP en spoorlijnen.

Op basis van de bovenstaande criteria kan geconcludeerd worden dat overdrachtsmaatregelen niet onderzocht behoeven te worden, een scherm kan redelijkerwijs niet geplaatst worden omdat:

- De bouwblokken te dicht op de Kanaalweg en de Parallelweg zijn gelegen om een scherm te kunnen plaatsen;
- Een effectief scherm voor de Balijelaan – Koningin Wilhelminalaan (ten oosten van de rotonde) kan alleen dicht op de bron, direct langs de weg (op het talud en op de brug), geplaatst worden. Dit stuit op technische, financiële en stedenbouwkundige bezwaren.

4 INDUSTRIELAWAAI

Ten noorden van het plangebied is de Hulpwarmtecentrale (HWC) van Nuon gelegen. Het perceel van de HWC grenst aan het perceel van het plan. Van de gemeente Utrecht heeft Aveco de Bondt op 17 juni jl. het laatste rekenmodel, ten behoeve van zonebeheer, ontvangen. Met dit rekenmodel zijn de geluidbelastingen op het plan berekend.

Representatieve bedrijfssituatie HWC
De HWC wekt door middel van een achttal ketels (brandstof: huisbrandolie) warmte op. Deze warmte wordt vervolgens in de vorm van warm water geleverd aan het warmtenet (stads-verwarming). In het gebouw van de HWC zijn de volgende installaties aanwezig:

- 8 huisbrandolie gestookte verwarmingsketels: 6 gelijkwaardige ketels met een thermisch vermogen van ca. 8,1 MW (ketels 1-6) en 2 gelijkwaardige ketels met een thermisch vermogen van ca. 14,5 MW (ketels 7-8);
- vijf transformatoren (elk ca. 2,5 MVA);
- diverse warmtewisselaars, pompen en bijbehorende regelkasten.

Op basis van informatie verstrekt door Nuon moet worden uitgegaan van de volgende (maximale) representatieve bedrijfssituatie met de ketels:

- dag- en avondperiode: continu bedrijf op 100 % van de capaciteit met alle acht ketels;
- nachtperiode: continu bedrijf op 100 % van de capaciteit met de ketels 1 t/m 6 en bedrijf gedurende 5 % van de tijd op 100 % van de capaciteit met de ketels 7 en 8. Deze bedrijfsvoering wordt in onderhavige rapportage aangeduid als 'normaal bedrijf;
- De emissie van de ketels geschied via een drietal schoorstenen.

Met de overige installaties (geluiduitstraling gebouw) wordt continu bedrijf gedurende het gehele etmaal verondersteld. Omdat de HWC (in principe) een onbemande inrichting is kan gesteld worden dat het aantal vervoersbewegingen een verwaarloosbare invloed heeft op de geluidsemissie naar de omgeving.

De werkelijke bedrijfssituatie is afhankelijk van de warmtevraag. Over het algemeen zal de belasting lager zijn dan de eerder genoemde bedrijfsvoering. In het kader van het onderhavige onderzoek is echter uitgegaan van de voornoemde maximale bedrijfsvoering als representatieve bedrijfssituatie.

Toelichting berekening
De bedrijfssituatie van de HWC is aan het rekenmodel van het onderhavig bouwplan toegevoegd. De geluidbelasting op de gevels van de appartementen is berekend conform rekenmethode II van de Handleiding meten en reken industrielawaai (HMRI, 1999). Vanwege beperkingen van de rekenprogrammatuur is de geluidbelasting op de noordgevel van blok A op een alternatieve manier berekend.

De noordgevel van blok A bevat een galerij met toegang naar de appartementen. Aan deze gevels grenzen verkeersruimten en verblijfsruimten van de appartementen. Het overstek van de galerijen van iedere verdieping biedt een afscherming voor het geluid, afkomstig van de meest nabij gelegen schoorstenen van de HWC, op deze gevels van de appartementen. Dit betreffen de bronnen p001, p002, p003, p007 en p008.

De gebruikte rekenprogrammatuur (Geomilieu) biedt niet de mogelijkheid om het afschermend effect van een overstekend gebouwdeel te modelleren. Om de afschermende werking van de overstekende galerijen wel te betrekken in de bepaling van de geluidbelasting is de schermwerking handmatig uitgerekend. Dit conform de rekenregels van de Handleiding meten en reken industrielawaai (HMRI, 1999). Het berekende schermeffect is als bronreductie ingevoerd in het rekenmodel.

De bepaalde schermwerking en de rekenresultaten zijn in bijlage 4 toegevoegd. Hiermee is aangetoond dat overal een geluidbelasting van ten hoogste 55 dB(A) vanwege industrielawaai mogelijk is. Voor de verdere berekeningen en de aan te vragen hogere waarden is voor de betreffende beoordelingspunten (111 t/m 117) uitgegaan van de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 55 dB(A).

Resultaten
De maatgevende geluidbelastingen op de gevels van het plan zijn opgenomen in tabel 4.1. In bijlage 4 zijn de volledige resultaten opgenomen.

Tabel 4.1: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de HWC.

Beoordelingspunten	**Geluidbelasting $L_{Ar,Lt}$ [dB(A)]**				
	Begane grond	**1e etage**	**2e etage**	**3e etage**	**≥ 4e etage**
▪ Blok A	55	55	55	55	55
▪ Blok B	50	53	54	54	55
▪ Blok C	-	51	-	-	-
▪ Blok D	51	53	53	53	52
▪ Blok E	49	49	49	48	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 4.1 blijkt dat de geluidbelasting vanwege de HWC ten hoogste 55 dB(A) bedraagt ter plaatse van de gevels van het plan. Voor blokken A, B, C en D wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, er dienen hogere waarden overwogen te worden. Ter plaatse van Blok A wordt de maximale grenswaarde van 55 dB(A) op enkele rekenpunten overschreden. Op deze punten wordt voorgesteld een dove gevel (zonder te openen delen) toe te passen. In bijlage 5 is aangegeven waar de dove gevels toegepast dienen te worden.

Opmerking: Ook zijn de geluidbelastingen op de daken van de verschillende bouwblokken bepaald. Omdat dit blinde/dove geveldelen betreffen, hoeft deze geluidbelasting niet getoetst te worden. Voor het bepalen van de geluidwering van de gevels en het binnenniveau in de appartementen zijn deze geluidbelastingen bepaald.

4.1 MAATREGELEN INDUSTRIELAWAAI

Omdat de geluidbelasting vanwege de HWC op de gevels van de woningen van het plan hoger is dan de voorkeursgrenswaarde dienen bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen te worden.

Maatregelen aan de bron

De HWC is een inrichting op een gezoneerd industrieterrein. De geluidproductie van de HWC is enerzijds vastgelegd in de milieuvergunning van de inrichting. Bij vergunningverlening wordt de toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) in de overweging meegenomen. Er mag vanuit gegaan worden, omdat de vergunning verleend is, dat de inrichting op zijn stilste kunnen in bedrijf is. Het treffen van maatregelen aan de bron is derhalve niet doelmatig.

Daarnaast betreft de bron een gezoneerd industrieterrein. De toekomstige geluidemissie van het industrieterrein wordt beperkt door de in het bestemmingsplan vastgelegde zone. Het industrieterrein heeft hiermee de potentie om zoveel geluid te emitteren zodat de geluidzone opgevuld wordt. De gemeente wil met het realiseren van het bouwplan niet dat deze maximaal mogelijke geluidemissie van de HWC wordt verlaagd en daarmee de toekomstige bedrijfsvoering van de HWC beperken.

Maatregelen in de overdracht

Maatregelen in de overdracht betreffen een geluidscherm of -wal. Het plangebied is echter zo dicht op de HWC gelegen dat het treffen van dergelijke maatregelen niet mogelijk is. In de opzet van het plan is echter wel rekening gehouden met de afscherming van het geluid van de HWC naar de appartementen van het plan door de positionering en de hoogte van blok A. Blok A Heeft een geluid afschermende werking naar de appartementen van het plan. Daarnaast zijn de schoorstenen (hoogte 41 meter) maatgevende bronnen van de HWC. Er kan geen doelmatige afscherming gerealiseerd worden (behalve de overstekken van de galerijen van de noordgevel van Blok A) om het geluid van deze bronnen af te schermen.

Maatregelen bij de ontvanger

Uit de berekeningen blijkt dat enkele appartementen van Blok A een hogere geluidbelasting ondervinden dan 55 dB(A). Dit betreffen de oost- en westgevel van de appartementen op de 7^{e} verdieping. Voorgesteld wordt om deze gevels doof, zonder te openen delen, uit te voeren. Ter plaatse van de noord- en zuidgevels van deze appartementen wordt voldaan aan respectievelijk de maximale- en de voorkeursgrenswaarde. Hiermee is het woon- en leefklimaat voldoende gegarandeerd ondanks het toepassen van een dove gevel. Zie ook paragraaf 6.4 ten aanzien van het binnenniveau in de appartementen en het laag frequent geluid.

5 PARKEREN

De gemeente Utrecht heeft verzocht om ook de geluidbelasting vanwege vervoersbewegingen binnen het plangebied, van en naar de parkeerplaatsen, inzichtelijk te maken. Conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (HMRI, 1999) en in aansluiting op de Circulaire inzake indirecte hinder is de geluidbelasting op de gevels van de appartementen bepaald. De invoergegevens en de rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 8. In tabel 5.1 zijn de meest maatgevende geluidbelastingen opgenomen.

Tabel 5.1: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. parkeren.

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{Aeq} [dB(A)]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	46	46	45	44	40
▪ Blok B	45	46	45	44	44
▪ Blok C	-	39	-	-	-
▪ Blok D	50	53	52	51	50
▪ Blok E	51	55	51	49	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 5.1 blijkt dat de geluidbelasting vanwege het parkeren ten hoogste 55 dB(A) bedraagt. De geluidbelasting vanwege deze geluidbron valt niet onder wet- en regelgeving. Aan de hand van bijvoorbeeld de Circulaire inzake indirecte hinder kan wel gesteld worden dat de geluidbelastingen ter plaatse van blok D en E hoger zijn dan de richtwaarde van 50 dB(A), maar lager dan de maximale waarde van 65 dB(A).

Maatregelen

Behoudens door te bevorderen dat de personenauto's rustig rijden en het advies om een gladde bestrating aan te brengen, zijn er geen andere bronmaatregelen te treffen om de geluidemissie te beperken. Ook het treffen van maatregelen in de overdracht, zonder het stedenbouwkundig plan te wijzigen, zijn ter plaatse van de maatgevende beoordelingspunten niet te treffen. Aanbevolen wordt om de geluidbelasting van het parkeren op te nemen in de cumulatieve geluidbelasting voor het bepalen van de geluidwering van de gevels.

6 HOGERE WAARDEN

De gemeente Utrecht kiest voor criteria die aansluiten bij de bestaande criteria (bijv. Besluit geluidhinder). Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt in Utrecht verleend als de ruimtelijke ontwikkelingen een positieve betekenis voor de stedelijke structuur of een gunstig effect op de akoestische kwaliteit van de bestaande woningen in Utrecht hebben. Onderstaand zijn de criteria gegeven die voor de onderhavige situatie van toepassing zijn:

- Er is sprake van grondgebondenheid van een deel van de woningen;
- De woningen zijn allen voorzien van een geluidluwe gevel. Voor enkele woningen is een aanvullende bouwkundige oplossing noodzakelijk om deze geluidluwe gevel te realiseren.

6.1 VOORWAARDEN AAN DE HOGERE WAARDE

De gemeente wil zich inzetten voor een leefbare situatie door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere grenswaarden. De voorwaarden zijn:

- Geluidluwe gevel: De woning heeft tenminste één gevel met een lager geluidniveau. Het geluidniveau op die gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen.
- Woningindeling: De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidluwe gevel. Dit geldt voor tenminste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied.
- Buitenruimte: Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe zijde. Het geluidniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan de geluidluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

Conclusie

Voor de onderhavige nieuwbouwlocatie (Blok A t/m E) wordt grotendeels aan de bovenstaande criteria voldaan. Voor enkele appartementen dienen aanvullende voorzieningen getroffen te worden teneinde een geluidluwe gevel te realiseren. In bijlage 5 is een overzicht van geluidbelaste en geluidluwe gevels opgenomen. In bijlage 6 zijn voorstellen voor bouwkundige voorzieningen opgenomen teneinde de geluidluwe gevels te realiseren.

Zoals uit de resultaten van het industrielawaai-onderzoek blijkt wordt de maximaal toelaatbare grenswaarde (van 55 dB(A)) overschreden ter plaatse van een aantal appartementen. In bijlage 5 zijn deze gevels tevens aangegeven. Ter plaatse van deze punten dient de gevel doof uitgevoerd te worden of er dienen bouwkundige voorzieningen getroffen te worden zodat voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde (van 50 dB(A)) of aan een vergunbare hogere waarde van ten hoogste 55 dB(A).

NB Een dove gevel betreft een gevel zonder te openen delen.

6.2 SAMENLOOP VAN GELUID

Op basis van artikel 110f Wgh dient de samenloop van geluid beoordeeld te worden. Op basis van de bepaalde geluidbelastingen van wegverkeerslawaai (inclusief aftrek) en industrielawaai van de HWC en het parkeren (in wegverkeerslawaai equivalent) is de cumulatie van het geluid opnieuw bepaald. Op deze wijze is de cumulatieve geluidbelasting te vergelijken met de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeerslawaai. Deze gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 58 dB. Deze geluidbelasting is ruim lager dan de maximaal toegestane geluidbelasting van 63 dB voor wegverkeerslawaai. Daarnaast voldoet het plan aan het gemeentelijk geluidbeleid worden de appartementen voorzien van geluidluwe gevels. Hiermee is er geen sprake van een onacceptabele samenloop van geluid.

6.3 VERZOEK TOT VASTSTELLING HOGERE WAARDEN

In situaties waar nieuw te bouwen appartementen een geluidbelasting ondervinden boven de voorkeursgrenswaarde, dient allereerst onderzocht te worden of deze geluidbelasting gereduceerd kan worden door het treffen van maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied.

Op basis van de uitgangspunten conform de geluidnota en conclusies in bovengenoemde paragraven is vastgesteld dat maatregelen aan de bron (weg of HWC) niet effectief zijn. Overdrachtsmaatregelen hoeven niet onderzocht te worden, omdat er niet voldaan wordt aan de criteria conform de geluidnota danwel niet effectief zijn. Blok A van het plan heeft een geluid afschermende werking naar de appartementen van het plan.

Op basis van het bovenstaande worden burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht verzocht hogere grenswaarden vast te stellen ten gevolge van wegverkeers- en industrielawaai. In bijlage 7 is aangegeven waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en waarvoor derhalve een hogere waarde wordt verzocht.

6.4 GELUIDWERING VAN DE GEVELS

Indien deze hogere waarden worden vastgesteld, dienen ten aanzien van de geluidwering van de gevels zodanig maatregelen te worden getroffen, dat er voor zorg gedragen wordt dat de geluidbelasting binnen de verblijfsgebieden bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB (cumulatief, frequentiespectrum voor wegverkeerslawaai). Voor het bepalen van de geluidwerende voorzieningen dient uitgegaan te worden van de gecumuleerde geluidbelastingen van wegverkeerslawaai (exclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh), industrielawaai en de geluidbelasting vanwege het parkeren. Deze resultaten worden in bijlage 9 getoond.

6.4.1 LAAG FREQUENT GELUID

Het geluid afkomstig van de HWC heeft een laag frequent karakter. Zoals uit het overzicht in bijlage 9 blijkt, waar de geluidbelasting spectraal is opgenomen, is met name de 63 Hz octaafband maatgevend voor de geluidbelasting op de gevels.

Wanneer de geluidwering van de gevels bepaald wordt conform de NEN 5077 worden alleen de octaafbanden 125 Hz tot en met 2 kHz in beschouwing genomen. Voor het bepalen van de geluidwering van de gevels dient ook de 63 Hz octaafband in de berekening betrokken te worden. Dus het binnenniveau in de woningen dient inclusief de deelbijdrage van de 63 Hz octaafband te voldoen aan 35 dB(A).

Aan bijlage 4 is de geluidbelasting vanwege de HWC per octaafband toegevoegd. In bijlage 10 is een memo toegevoegd met de beoordeling van het laagfrequente geluid voor het meest geluidbelaste appartement.

7 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Door Aveco de Bondt bv is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de bepaling van de geluidbelastingen voor 162 nieuw te bouwen appartementen gelegen aan de Kanaalweg te Utrecht.

Uit het voorliggend onderzoek blijkt dat:

- ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt. Voor Blok D en E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A, B en C voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;

- ten gevolge van de Overste den Oudenlaan - Europalaan de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB;

- ten gevolge van de Kanaalweg - Parallelweg de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt. Voor Blok E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A tot en met D voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;

- de geluidbelasting vanwege de HWC ten hoogste 55 dB(A) bedraagt ter plaatse van de gevels van het plan. Voor blokken A, B, C en D wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, er dienen hogere waarden overwogen te worden. Voor blok E wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.
  Ter plaatse van Blok A wordt de maximale grenswaarde van 55 dB(A) op enkele rekenpunten overschreden. Op deze punten wordt voorgesteld een dove gevel (zonder te openen delen) toe te passen;

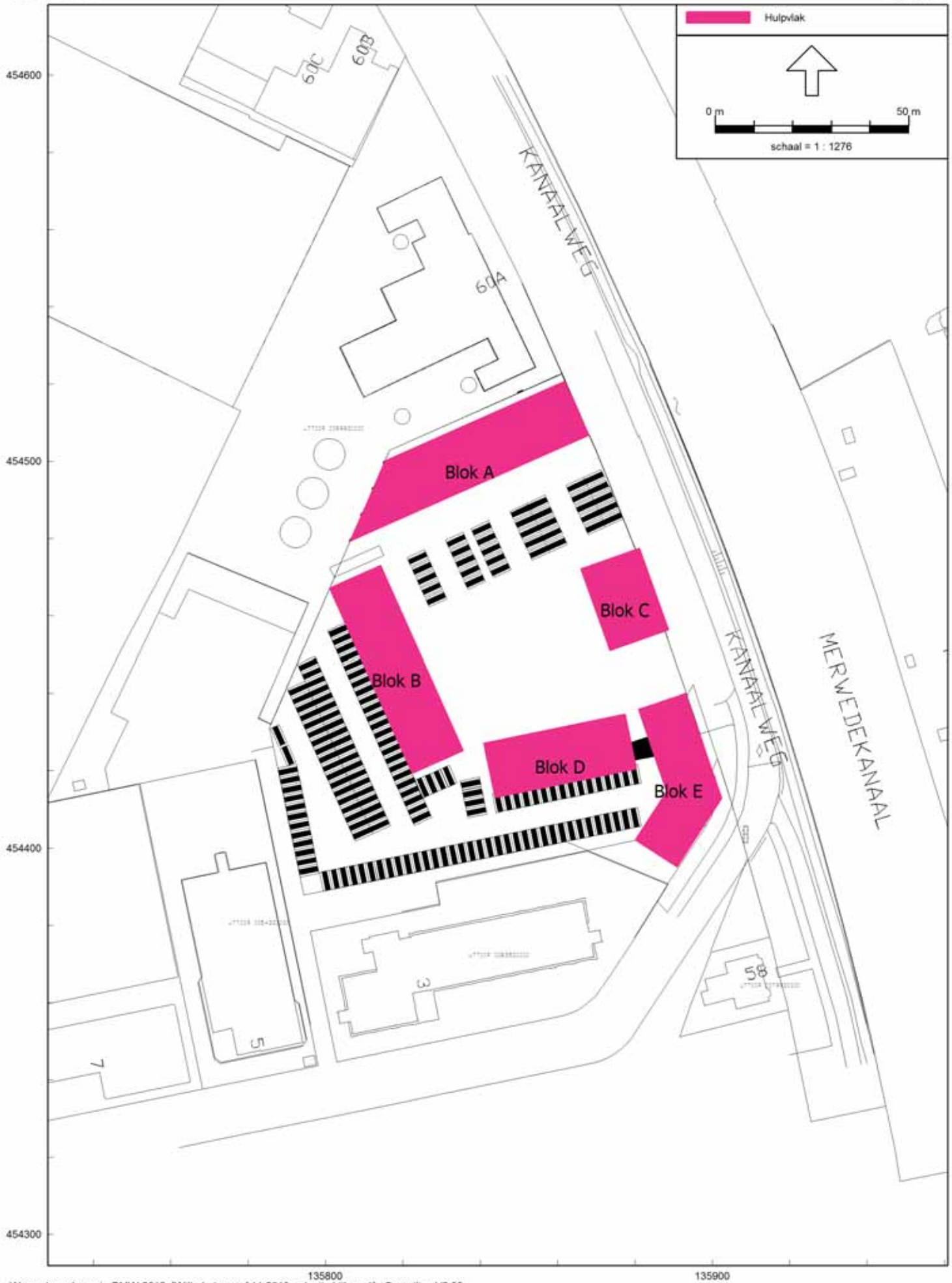
- maatregelen aan de bron, voor zowel wegverkeerslawaai en industrielawaai, niet mogelijk zijn. Conform het gemeentelijk beleid hoeven maatregelen in de overdracht, zoals schermen of wallen, ten aanzien van wegverkeerslawaai niet nader onderzocht te worden. Ten aanzien van industrielawaai is het plan zo ontworpen dat bouwblok A zo veel mogelijk het geluid naar de appartementen van het plan afschermt;

- de appartementen van het plan grotendeels voorzien van zijn van geluidluwe gevels. Ter plaatse van enkele appartementen dienen bouwkundige voorzieningen getroffen te worden teneinde een geluidluwe gevel ter realiseren;

- bij het verlenen van de aangevraagde hogere waarden geluidwerende voorzieningen bepaald dienen te worden teneinde een binnenniveau van 33 dB te kunnen garanderen. Hierbij dient extra aandacht geschonken te worden aan het laagfrequente karakter (63 Hz) van het geluid van de HWC en de hinderbeleving in de woning;

De gemeente Utrecht wordt, op basis van bovenstaande motivering, verzocht de aangevraagde hogere waarden te verlenen.

Bijlage 1: Situatie

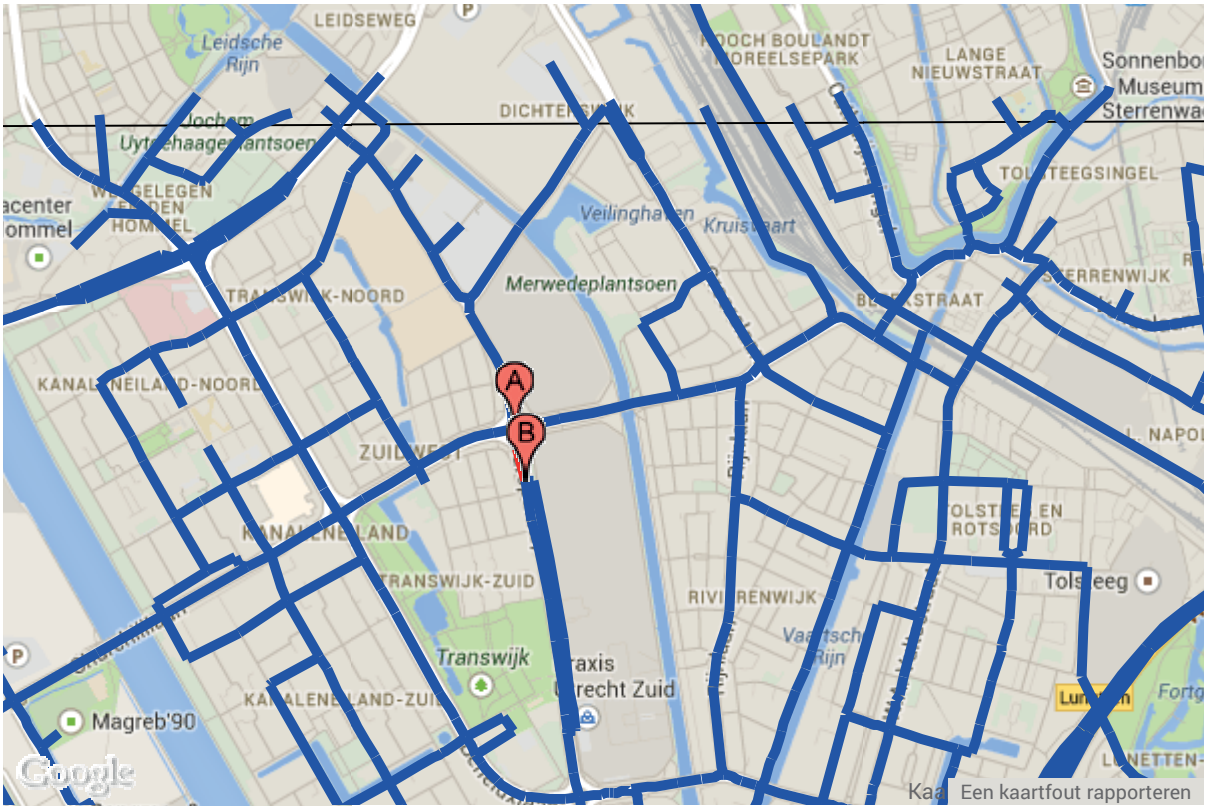


Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - plaatje bijlage 1] , Geomilieu V2.30

situatie

Bijlage 2: Invoergegevens rekenmodel

Millieu_2024_vru31u

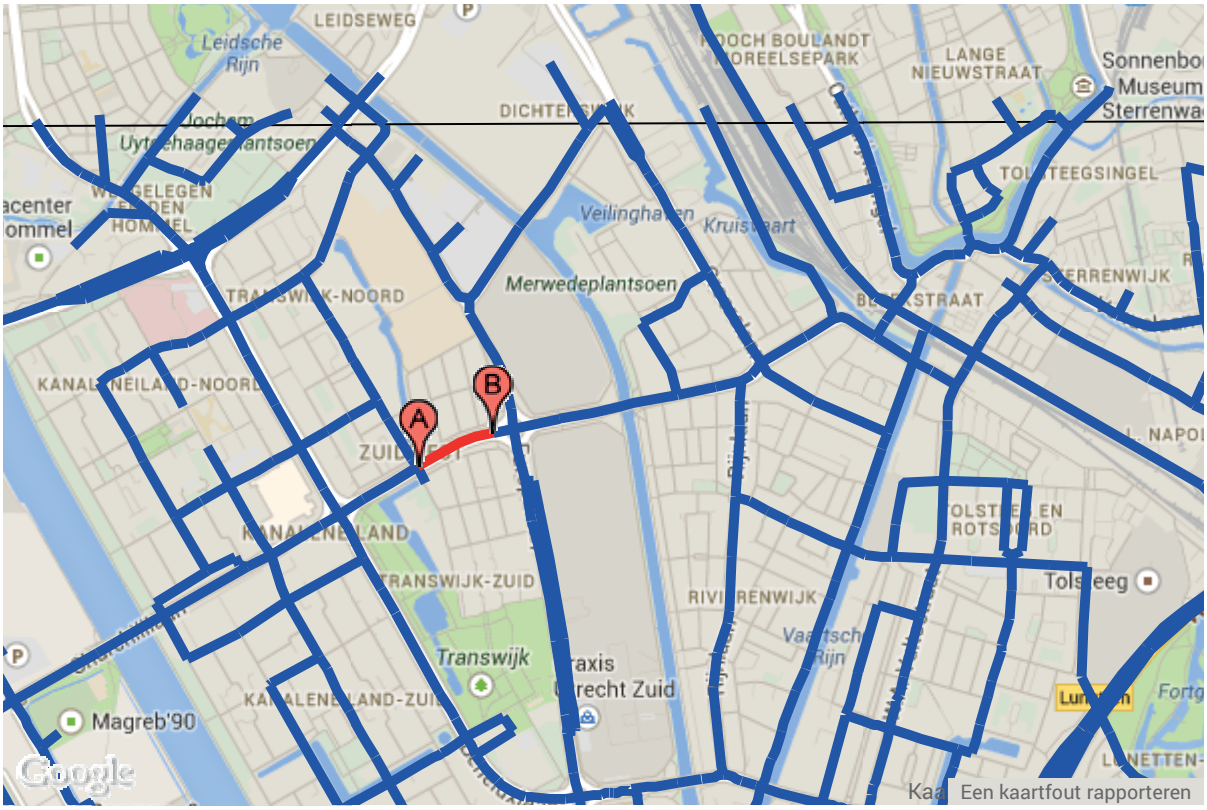


europalaan
undefined
linknr: 145440, A-node: 7755, B-node: 146921

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	10.394	4.458	2.956	989	513	5.936	4.682	825	429
licht	9.860	4.195	2.756	959	480	5.665	4.471	796	398
middelzwaar	393	196	144	25	27	197	150	23	24
zwaar	141	67	56	5	6	74	61	6	7
bussen	490	235	182	33	20	255	201	33	21

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	93,2	97,0	93,6	95,5	96,5	92,8
middelzwaar %	4,9	2,5	5,3	3,2	2,8	5,6
zwaar %	1,9	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6
uur %	5,5	5,5	1,4	6,6	3,5	0,9
bussen/uur	15,2	8,3	2,5	16,8	8,3	2,6

Millieu_2024_vru31u

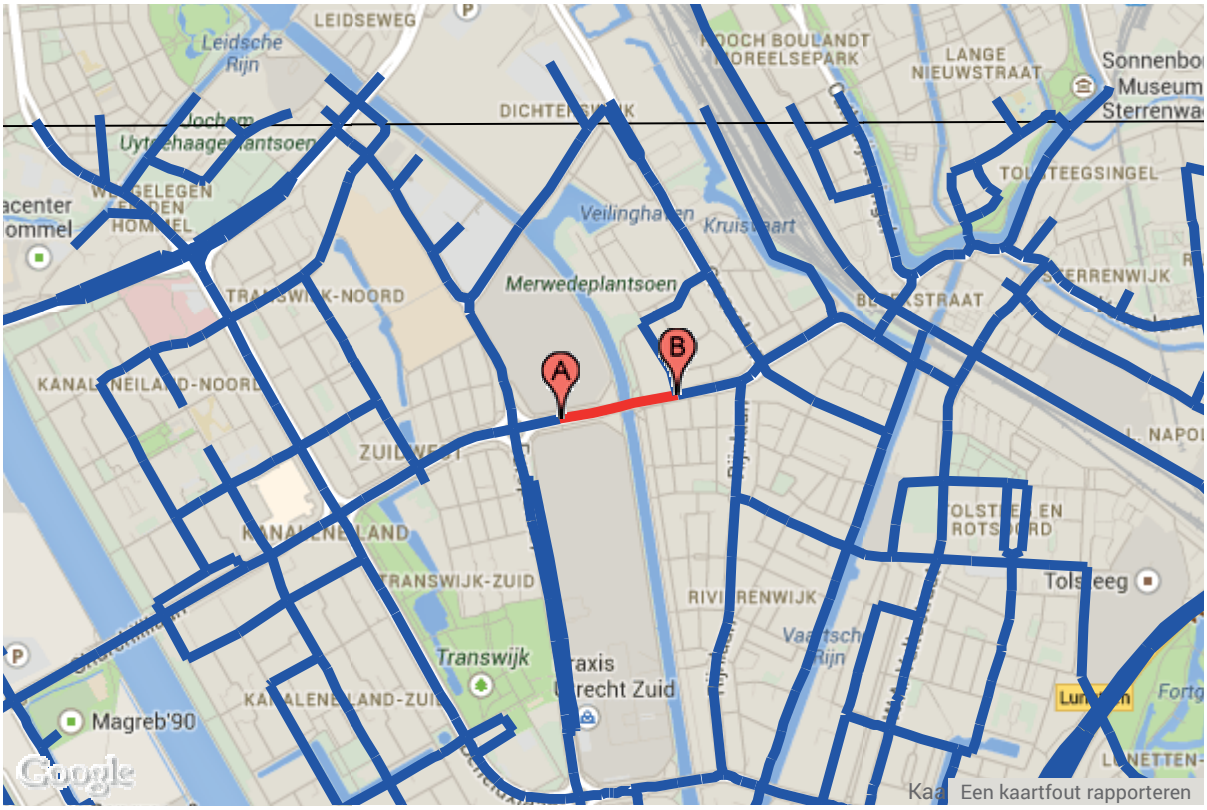


Koningin Wilhelminalaan
undefined
linknr: 2922, A-node: 7754, B-node: 7863

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	13.421	7.011	5.486	1.005	520	6.410	4.971	950	489
licht	12.897	6.716	5.254	975	487	6.181	4.790	927	464
middelzwaar	359	201	155	22	24	158	125	16	17
zwaar	165	94	77	8	9	71	56	7	8
bussen	859	420	318	64	38	439	330	67	42

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	97,0	93,7	96,4	97,6	94,9
middelzwaar %	2,8	2,2	4,6	2,5	1,7	3,5
zwaar %	1,4	0,8	1,7	1,1	0,7	1,6
uur %	6,5	3,6	0,9	6,5	3,7	1,0
bussen/uur	26,5	16,0	4,8	27,5	16,8	5,3

Millieu_2024_vru31u

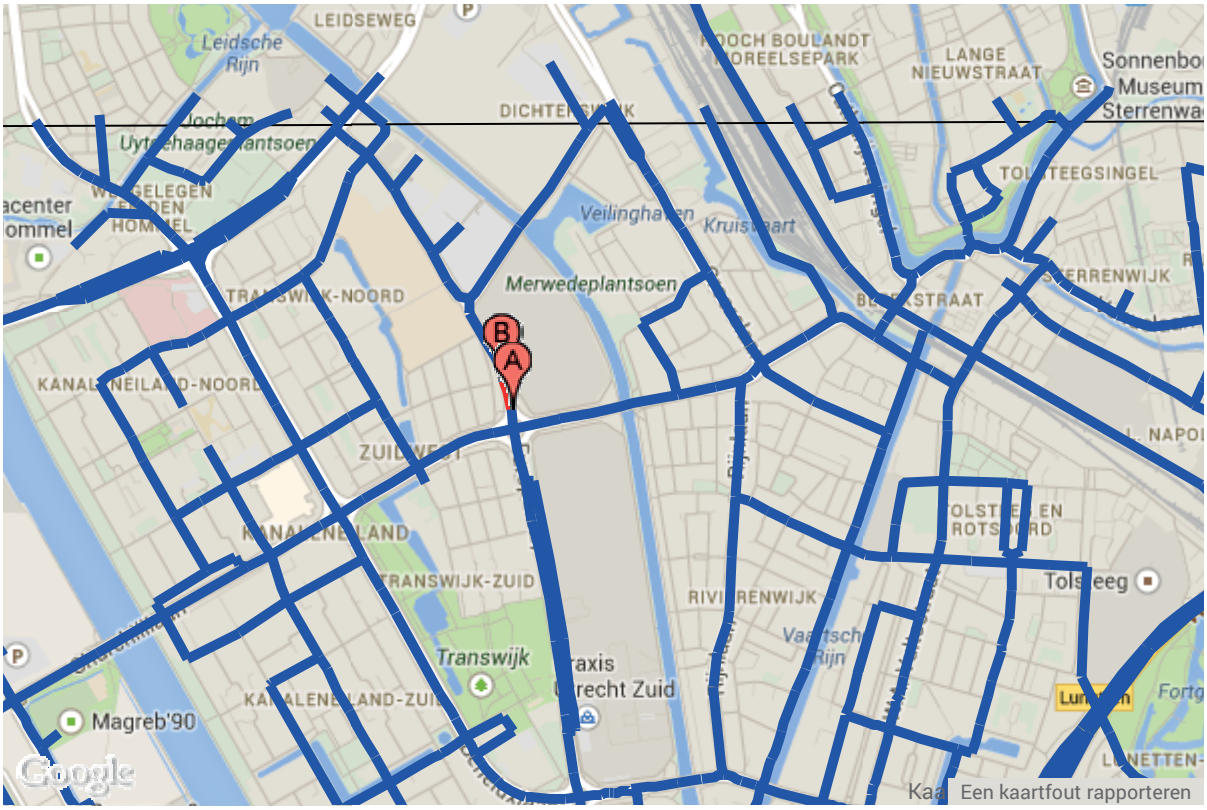


Balijelaan
undefined
linknr: 80898, A-node: 11109, B-node: 11249

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	18.518	10.929	8.686	1.485	758	7.589	5.510	1.371	708
licht	17.799	10.558	8.371	1.458	729	7.241	5.240	1.334	667
middelzwaar	492	255	214	20	21	237	181	27	29
zwaar	227	116	101	7	8	111	89	10	12
bussen	39	21	15	4	2	18	12	4	2

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,4	98,2	96,2	95,1	97,3	94,2
middelzwaar %	2,5	1,3	2,8	3,3	2,0	4,1
zwaar %	1,2	0,5	1,1	1,6	0,7	1,7
uur %	6,6	3,4	0,9	6,1	4,5	1,2
bussen/uur	1,3	1,0	0,3	1,0	1,0	0,3

Millieu_2024_vru31u



Overste den Oudenlaan
undefined
linknr: 4000, A-node: 11105, B-node: 11106

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	16.812	7.787	6.006	1.172	609	9.025	6.910	1.401	714
licht	16.187	7.448	5.752	1.131	565	8.739	6.674	1.377	688
middelzwaar	447	238	176	30	32	209	171	18	20
zwaar	178	101	78	11	12	77	65	6	6
bussen	1.310	654	504	93	57	656	500	96	60

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	96,5	92,8	96,6	98,3	96,4
middelzwaar %	2,9	2,6	5,3	2,5	1,3	2,8
zwaar %	1,3	0,9	2,0	0,9	0,4	0,8
uur %	6,4	3,8	1,0	6,4	3,9	1,0
bussen/uur	42,0	23,3	7,1	41,7	24,0	7,5

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
2.144	221	1.048	337	539	1.718	276	143	2.041	205	998	324	514	1.641	267	134	75	10	39	7	19	57	7	8	27	5	10	6	6	20	2	2

Verdeling welke van toepassing is op verdeling intensiteiten op Kanaalweg en parallelwegen

Legenda

mvt	motorvoertuigen
etm	0 - 24 uur
os	7 - 9 uur
rd	9 - 16 uur
as	16 - 18 uur
rn	18 - 7 uur
dag	7 - 19 uur
avond	19 - 23 uur
nacht	23 - 7 uur

Bovenstaande verdeling toepassen op:

0,583 factor

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
1.250	129	611	196	314	1.002	161	84	1.190	120	582	189	300	956	156	78	44	6	23	4	11	33	4	4	16	3	6	3	4	12	1	1

Kanaalweg 1.250 mvt per etmaal

0,9328 factor

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
2.000	206	977	314	503	1.602	258	134	1.904	192	931	302	479	1.530	249	125	70	10	37	6	18	53	7	7	25	5	10	5	6	19	2	2

Parallelwegen Overste den Oudenlaan en Kon. Wilhelminalaan

Intensiteiten project Wilhelminawerf 2024

Europalaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				10884
uur percentage	6,1%	1,4%	0,8%	
lv	90,1%	93,4%	89,3%	
mv	8,4%	6,1%	9,4%	
zv	1,5%	0,6%	1,3%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	9860	7227	1755	878	2756	959	480	4471	796	398
mv	393	294	48	51	144	25	27	150	23	24
zv	141	117	11	13	56	5	6	61	6	7
bussen	490	383	66	41	182	33	20	201	33	21
	10884	8021	1880	983	3138	1022	533	4883	858	450

Kon. Wilhelminalaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				14280
uur percentage	6,5%	3,7%	1,0%	100,0%
lv	90,4%	91,2%	87,3%	
mv	8,4%	8,1%	11,1%	
zv	1,2%	0,7%	1,6%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	12897	10044	1902	951	5254	975	487	4790	927	464
mv	359	280	38	41	155	22	24	125	16	17
zv	165	133	15	17	77	8	9	56	7	8
bussen	859	648	131	80	318	64	38	330	67	42
	14280	11105	2086	1089	5804	1069	558	5301	1017	531

Balijelaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				18557
uur percentage	6,4%	3,9%	1,0%	100,0%
lv	95,7%	97,5%	95,0%	
mv	3,0%	1,9%	3,7%	
zv	1,3%	0,6%	1,4%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	17799	13611	2792	1396	8371	1458	729	5240	1334	667
mv	492	395	47	50	214	20	21	181	27	29
zv	227	190	17	20	101	7	8	89	10	12
bussen	39	27	8	4	15	4	2	12	4	2
	18557	14223	2864	1470	8701	1489	760	5522	1375	710

Overste den Oudenlaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				18092
uur percentage	6,4%	3,8%	1,0%	100,0%
lv	89,3%	90,8%	88,9%	
mv	9,7%	8,6%	9,9%	
zv	1,0%	0,6%	1,3%	

	A+B			A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv	16187	12426	2508	1253	5752	1131	565	6674	1377	688
mv	447	347	48	52	176	30	32	171	18	20
zv	178	143	17	18	78	11	12	65	6	6
bussen	1280	1004	189	87	504	93	57	500	96	30
	18092	13920	2762	1410	6510	1265	666	7410	1497	744

ROTONDE (=1/2 Balijelaan)	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				9278,5
uur percentage	6,4%	3,9%	1,0%	100,0%
lv	95,7%	97,5%	95,0%	
mv	3,0%	1,9%	3,7%	
zv	1,3%	0,6%	1,4%	

	A+B			A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv									
mv									
zv									
bussen									

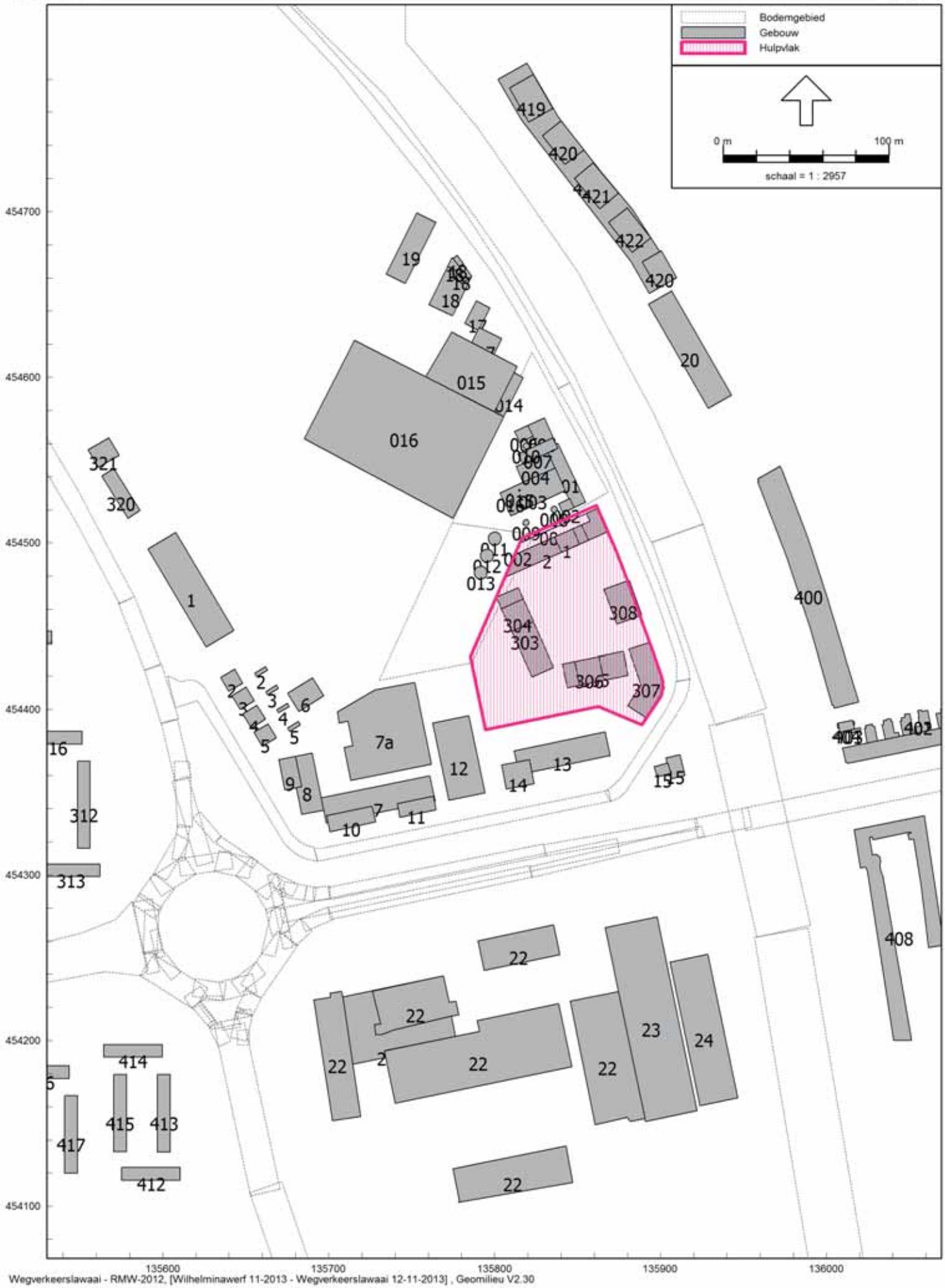
Kanaalweg	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				~~1250~~
uur percentage	6,7%	3,2%	0,8%	100,0%
lv	95,5%	96,7%	93,1%	
mv	3,3%	2,5%	5,6%	
zv	1,2%	0,7%	1,4%	

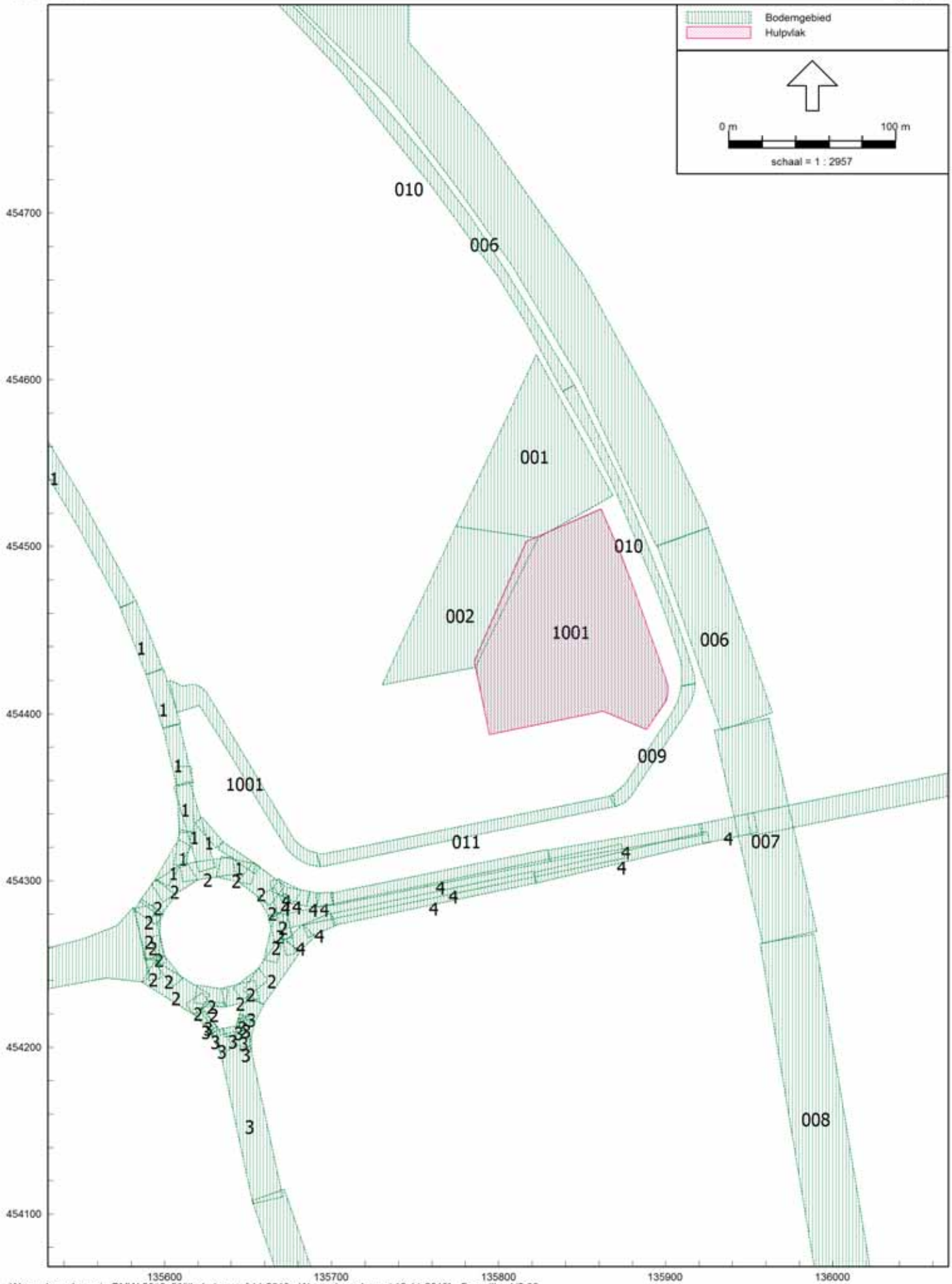
	A+B			A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv		1641	267	134					
mv		57	7	8					
zv		20	2	2					
bussen		0	0	0					
	2138	1718	276	144					

iom met gemeente d.d. 10 feb gereduceerd naar 500 mvt/etm

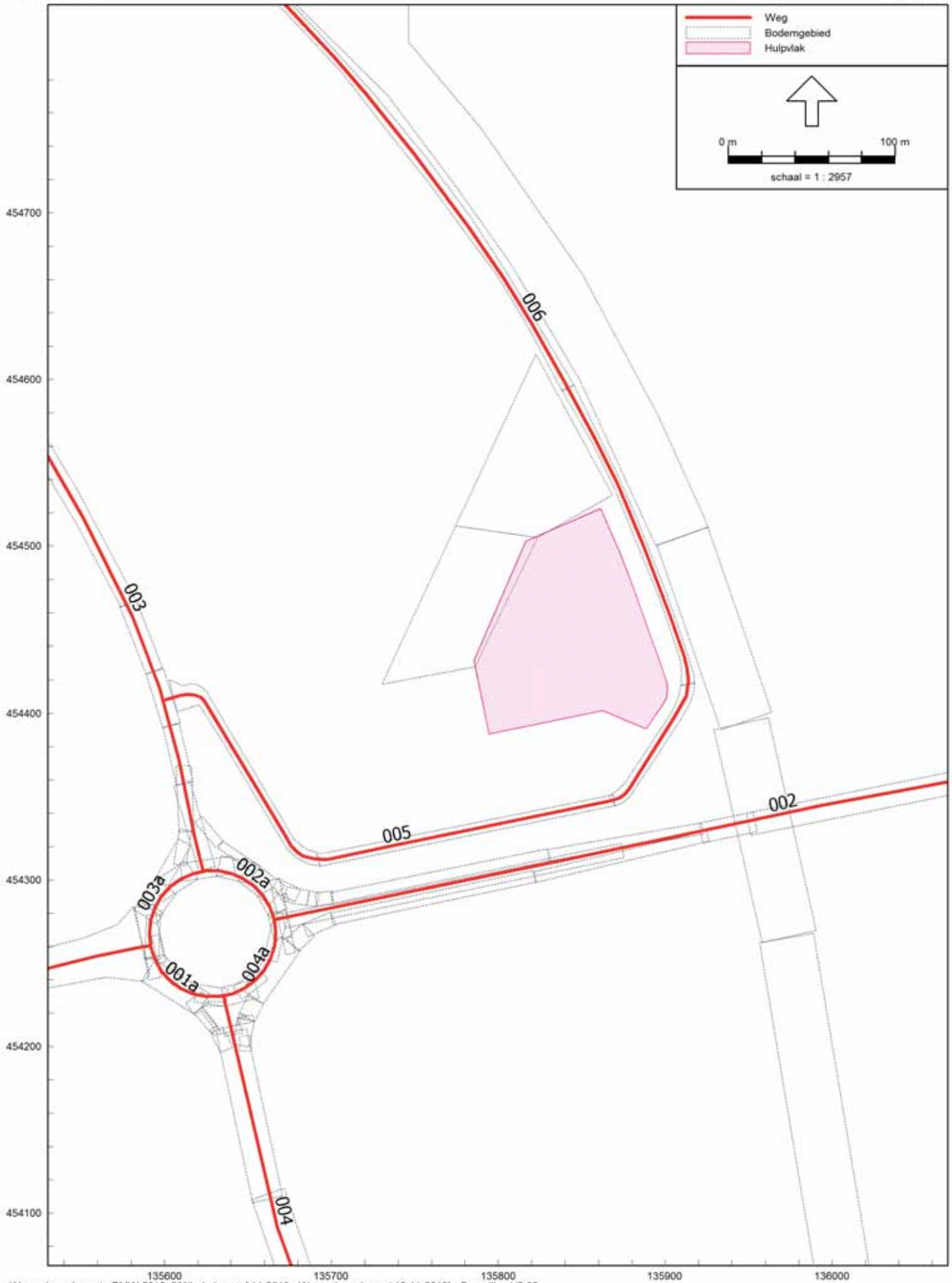
Parallelweg OdO/KW	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				2000
uur percentage	6,7%	3,2%	0,8%	100,0%
lv	95,5%	96,7%	93,1%	
mv	3,3%	2,5%	5,6%	
zv	1,2%	0,7%	1,4%	

	A+B			A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv		1641	267	134					
mv		57	7	8					
zv		20	2	2					
bussen		0	0	0					
	2138	1718	276	144					

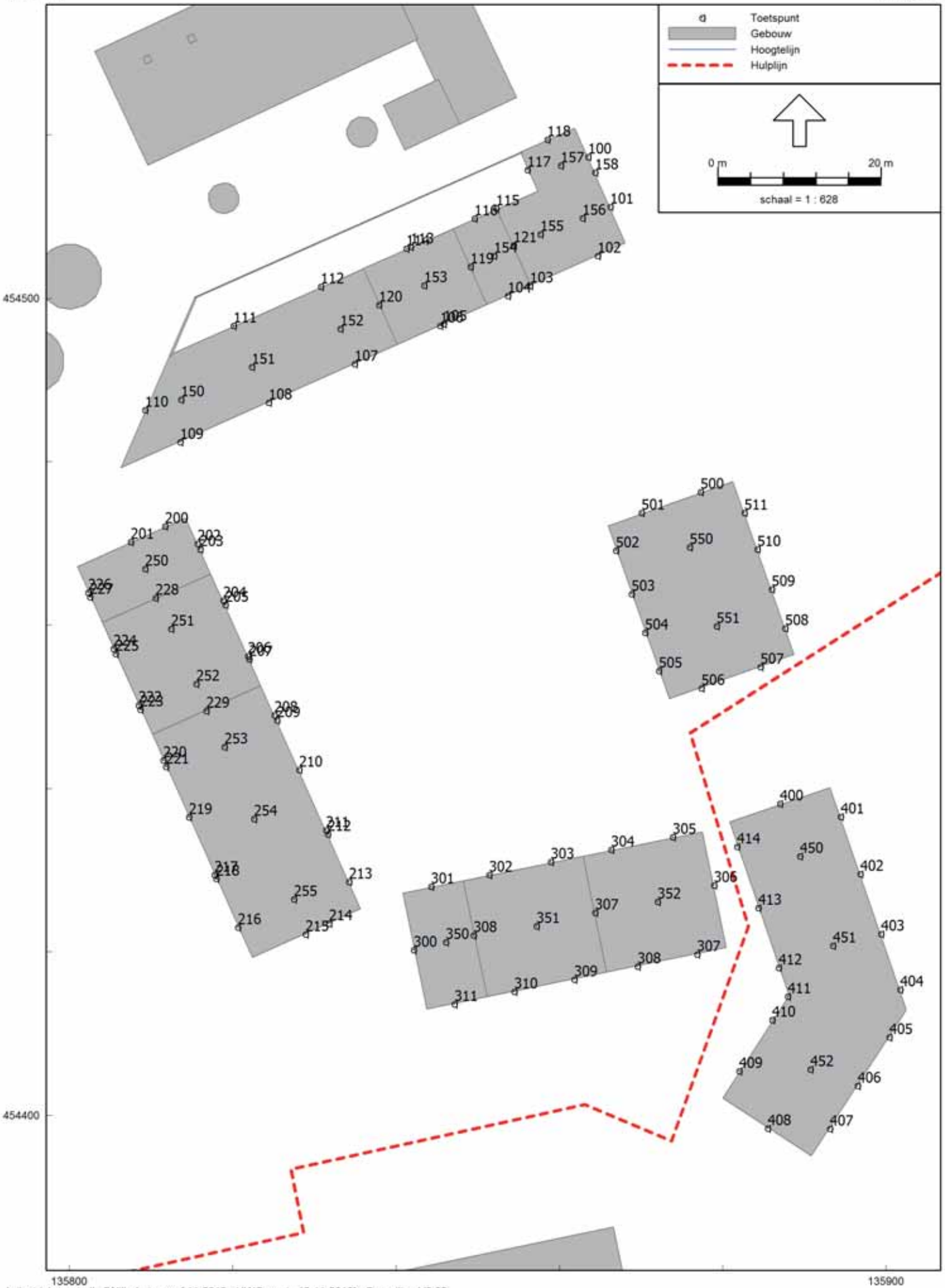

Bodemgebied
Gebouw
Hulpvlak
0 m
100 m
schaal = 1 : 2957
454700
454600
454500
454400
454300
454200
454100
135600
135700
135800
135900
136000
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.30



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

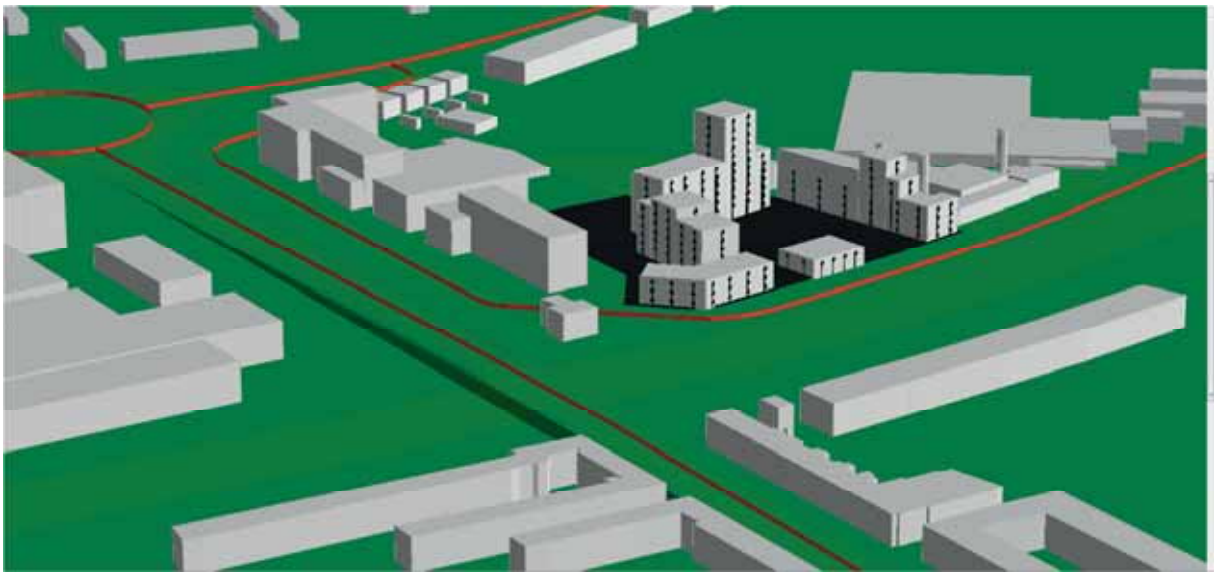


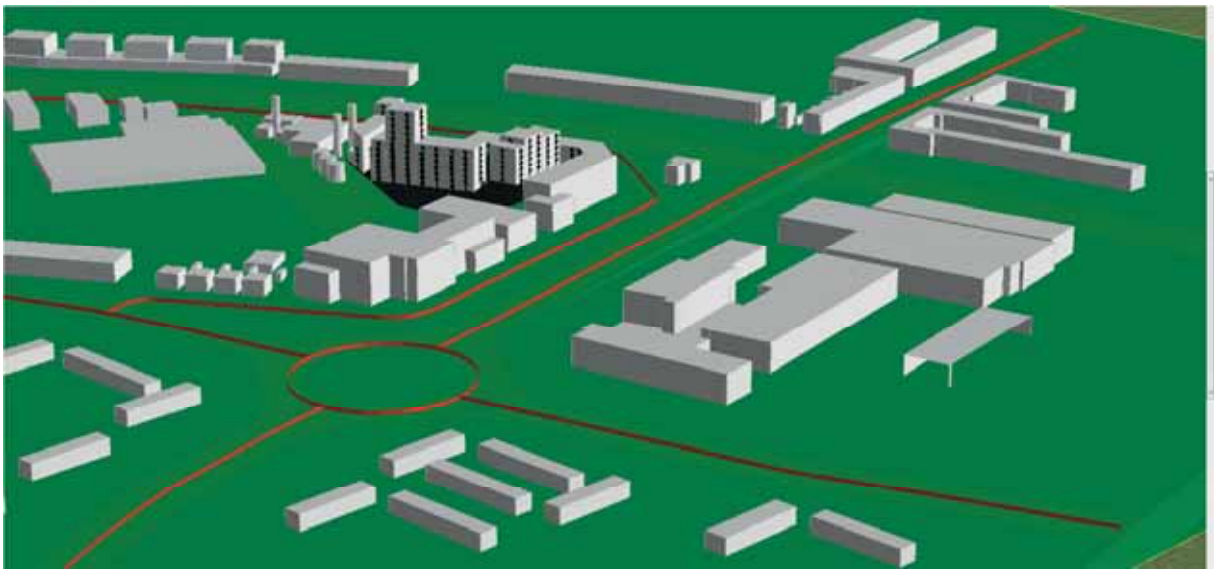
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

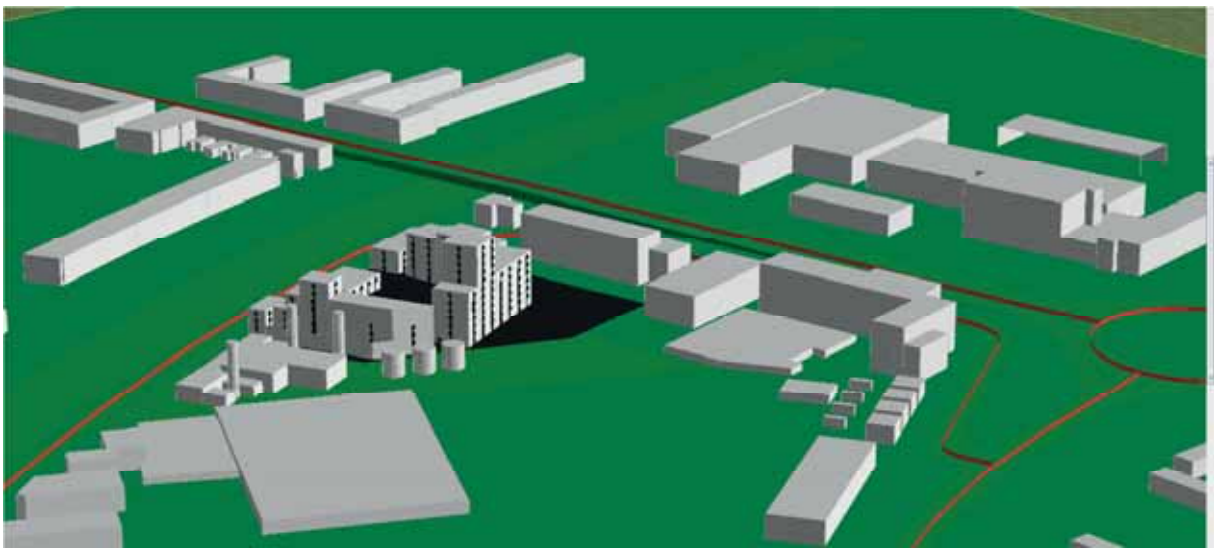


Industrielawaai - IL, [Wilhelminawerf 11-2013 - HWC versie 12-11-2013] , Geomilieu V2.62

invoergegevens







Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
100	APP 1-10-21-32	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
101	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
102	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
103	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
104	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
105	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	Relatief	1,50	4,50	7,50	1,50	13,50	16,50	Ja
106	APP 59-60/61-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
107	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
108	APP 9-18/19-29/30-40/41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
109	APP x-20-31-42	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
110	APP x-20-31-42	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
111	APP 9-18/19-29/30-40/41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
112	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
113	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	Relatief	1,50	4,50	7,50	1,50	13,50	16,50	Ja
114	APP 59-60/61-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
115	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
116	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
117	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
118	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
119	APP 59-61	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
120	APP 60-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
121	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
150	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
151	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
152	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
153	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
154	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
155	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
156	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
157	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
158	Blok A A3.41, slaapkamer	Relatief	10,50	--	--	--	--	--	Ja
200	Blok B - # 1 (zijgevel)	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
201	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
202	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
203	Blok B - # 39 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
204	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
205	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
206	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
207	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
208	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
209	Blok B - # 42 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
210	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
211	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
212	Blok B - # 44 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
213	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
214	Blok B - # 3 (zijgevel)	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
215	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
216	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
217	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
218	Blok B - # 44 (achtergevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
219	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
220	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
221	Blok B - # 42 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
222	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
223	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
224	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
225	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
226	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
227	Blok B - # 39 (achtergevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
228	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
229	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
250	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
251	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
252	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
253	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
254	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
255	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
300	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
301	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
302	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
303	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
304	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
305	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
306	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
307	Blok D - # 29 (zijgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
307	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
308	Blok D - # 29 (zijgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
308	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
309	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
310	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
311	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
350	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
351	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
352	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
400	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
401	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
402	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
403	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
404	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
405	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
406	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
407	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
408	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
409	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
410	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
411	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
412	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
413	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
414	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
450	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
451	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
452	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
500	Blok C, app noord (noordgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
501	Blok C, app noord (noordgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
502	Blok C, app noord (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
503	Blok C, app noord (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
504	Blok C, app zuid (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
505	Blok C, app zuid (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
506	Blok C, app zuid (zuidgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
507	Blok C, app zuid (zuidgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
508	Blok C, app zuid (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
509	Blok C, app zuid (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
510	Blok C, app noord (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
511	Blok C, app noord (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
550	dak blok C	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
551	dak blok C	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	kantoor	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	woning	8,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	woning	8,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
17	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
014	woning	3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
015	woning	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
016	loods	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
308	Blok C	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
307	Blok E	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
312	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
313	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
314	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
315	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
316	Egginklaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
317	Egginklaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
318	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
319	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
320	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
321	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7a	Parkeergarage	2,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
400	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
401	Woningen	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
402	Woningen	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
403	Woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
404	Woning	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
407	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
408	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
406	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	22,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
22		8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
410	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
411	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
412	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
413	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
414	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
415	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
416	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
417	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
418	Woningen	4,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
419	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
420	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
421	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
422	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
420	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
303	Blok B	21,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
304	Blok B	36,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
305	Blok D	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
306	Blok D	21,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	HWC Kanaleneiland bouwdeel 1	5,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002	HWC Kanaleneiland bouwdeel 2	3,50	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
003	HWC Kanaleneiland bouwdeel 3	7,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
004	HWC Kanaleneiland bouwdeel 4	7,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
005	HWC Kanaleneiland bouwdeel 5	5,80	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
006	HWC Kanaleneiland bouwdeel 6	3,70	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
007	HWC Kanaleneiland bouwdeel 7	3,70	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
008	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
009	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
010	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
011	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
012	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
013	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
015	HWC Kanaleneiland aanzuigrooster	7,10	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
016	HWC Kanaleneiland aanzuigrooster	7,10	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001		6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002		6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		24,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
5	Balijelaan	0,00
006	water	0,00
007	water	0,00
008	water	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
009	kanaalweg	0,00
010	kanaalweg	0,00
011	kanaalweg	0,00
1001	Kanaalweg	0,00
1001	kanaalweg 59 bodem	0,00
001	centrale	0,20
002	centrale	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
008	Koningin Wilhelminalaan	0,00
006	Water	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
010	Kanaalweg	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hbron	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
006	Kanaalweg	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	500,00	6,70	3,20
005	Parallelweg	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2000,00	6,70	3,20
003a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
002a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
004a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
003	Overste den Oudenlaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18092,00	6,40	3,80
004	Europalaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10884,00	6,10	4,30
004a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
003a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
002a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001	Koningin Wilhelminalaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	14280,00	6,50	3,70
002	Baalijelaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18557,00	6,40	3,90

Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
006	0,80	95,50	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
005	0,80	95,50	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
002a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
004a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003	1,00	89,30	90,80	88,90	9,70	8,60	9,90	1,00	0,60	1,30
004	1,10	90,10	93,40	89,30	8,40	6,10	9,40	1,50	0,60	1,30
004a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
002a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001	1,00	90,40	91,20	87,30	8,40	8,10	11,10	1,20	0,70	1,60
002	1,00	95,70	97,50	95,00	3,00	1,90	3,70	1,30	0,60	1,40



invoergegevens: bronnen HWC

Model: HWC versie 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Type	Cb(u)(D)
P001	Schoorsteen ketel 1	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P002	Schoorsteen ketel 2	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P003	Schoorsteen ketel 3	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P004	Schoorsteen ketel 4	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P005	Schoorsteen ketel 5	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P006	Schoorsteen ketel 6	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P007	Schoorsteen ketel 7	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P008	Schoorsteen ketel 8	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
V301	Oostgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V401	Oostgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V102	Oostgevel 1	4,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V101	Oostgevel 1	4,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V404	Noordgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V307	Noordgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V308	Noordgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V403	Noordgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V402	Westgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V309	Deur westgevel 3	2,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V304	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V306	Westgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V310	Deur zuidgevel 3	1,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V305	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V303	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V302	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V311	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V312	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V313	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V406	Dak ketelruimte 4	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V104	Dak 1	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V105	Dak 1	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V103	Oostgevel 1 deur	2,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V405	Westgevel 4 deur	1,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000

Model: HWC versie 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P001	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P002	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P003	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P004	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P005	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P006	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P007	4,000	0,400	51,40	76,20	74,30	76,90	61,00	63,50	62,40	55,40	52,60	80,92
P008	4,000	0,400	51,40	76,20	74,30	76,90	61,00	63,50	62,40	55,40	52,60	80,92
V301	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V401	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V102	4,000	8,000	39,50	44,80	48,10	45,80	47,60	45,90	52,10	65,20	42,40	65,72
V101	4,000	8,000	39,50	44,80	48,10	45,80	47,60	45,90	52,10	65,20	42,40	65,72
V404	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V307	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V308	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V403	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V402	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V309	4,000	8,000	34,10	50,80	51,10	45,20	57,00	63,90	54,50	51,20	39,90	65,64
V304	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V306	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V310	4,000	8,000	42,50	56,80	54,50	44,80	53,70	55,60	43,90	38,30	26,30	61,58
V305	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V303	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V302	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V033	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V036	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V035	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V034	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V037	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V038	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V039	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V040	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V311	4,000	8,000	50,00	53,90	51,50	52,20	56,60	52,80	44,30	36,00	22,40	61,24
V312	4,000	8,000	54,70	67,00	64,90	64,90	72,50	65,10	54,10	46,70	30,90	75,16
V313	4,000	8,000	54,70	67,00	64,90	64,90	72,50	65,10	54,10	46,70	30,90	75,16
V406	4,000	8,000	55,90	68,30	66,20	66,20	73,70	66,40	55,30	47,90	32,20	76,40
V104	4,000	8,000	34,30	38,60	41,90	43,50	46,40	43,70	43,90	48,00	20,20	53,07
V105	4,000	8,000	34,30	38,60	41,90	43,50	46,40	43,70	43,90	48,00	20,20	53,07
V103	4,000	8,000	29,70	40,00	47,00	38,50	45,90	52,60	51,80	60,60	35,70	62,02
V405	4,000	8,000	43,30	61,40	58,70	47,30	56,70	57,70	49,90	47,20	32,90	65,32

Bijlage 3: Resultaten wegverkeerslawaai

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	29,9	27,4	22,0	31,1
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	30,0	27,6	22,1	31,3
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	29,8	27,4	21,9	31,1
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	18,3	16,0	11,0	19,9
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	29,2	26,7	21,2	30,4
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	29,2	26,7	21,3	30,4
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	29,0	26,5	21,1	30,2
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	18,7	16,4	11,4	20,3
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	32,3	29,9	24,4	33,6
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	33,5	31,0	25,7	34,8
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	33,7	31,3	26,0	35,0
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	33,7	31,2	25,9	35,0
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	32,6	30,1	24,7	33,9
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	33,7	31,2	25,9	35,0
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	34,0	31,5	26,2	35,3
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	33,9	31,5	26,2	35,3
104_A	APP 43-51	13,50	34,4	32,0	26,6	35,7
104_B	APP 43-51	16,50	34,9	32,5	27,1	36,2
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	35,4	33,0	27,5	36,7
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	35,8	33,4	27,9	37,1
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	35,7	33,3	27,9	37,0
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	35,4	33,0	27,5	36,7
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	36,0	33,6	28,2	37,3
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	36,5	34,1	28,7	37,8
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	37,3	34,8	29,4	38,5
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,5	36,1	30,6	39,8
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	36,0	33,5	28,1	37,3
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	36,7	34,2	28,8	37,9
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,8	34,3	28,9	38,1
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,0	34,5	29,1	38,3
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	34,6	32,1	26,7	35,9
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	36,1	33,6	28,2	37,4
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	36,4	33,9	28,5	37,7
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	36,6	34,1	28,7	37,9
109_B	APP x-20-31-42	4,50	35,0	32,6	27,2	36,3
109_C	APP x-20-31-42	7,50	36,0	33,5	28,2	37,3
109_D	APP x-20-31-42	10,50	36,7	34,3	28,9	38,0
110_B	APP x-20-31-42	4,50	36,7	34,3	28,9	38,0
110_C	APP x-20-31-42	7,50	38,0	35,5	30,1	39,2
110_D	APP x-20-31-42	10,50	40,5	38,1	32,6	41,8
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	25,8	23,3	17,9	27,1
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	29,0	26,5	21,1	30,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	34,8	32,3	26,8	36,0
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	37,9	35,5	29,9	39,1
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	27,2	24,7	19,3	28,5
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	30,1	27,6	22,2	31,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,4	33,9	28,4	37,6
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	38,2	35,8	30,2	39,5
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,9	24,3	19,0	28,1
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	29,0	26,5	21,1	30,2
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	32,7	30,2	24,7	33,9
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,9	24,3	19,0	28,1
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	34,3	31,8	26,3	35,5
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	35,5	33,0	27,5	36,7
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	36,4	34,0	28,4	37,7
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,0	35,6	30,0	39,3
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	27,1	24,6	19,2	28,4
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	29,5	27,0	21,6	30,8
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	34,8	32,4	26,9	36,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	36,7	34,2	28,7	37,9
116_A	APP 43-51	13,50	36,4	34,0	28,4	37,6
116_B	APP 43-51	16,50	37,3	34,9	29,3	38,6
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	28,0	25,5	20,1	29,3
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	29,6	27,1	21,7	30,9
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	34,4	32,0	26,5	35,7
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	36,6	34,2	28,7	37,9
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	30,7	28,3	22,8	32,0
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	32,0	29,5	24,0	33,2
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	34,4	32,0	26,4	35,7
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	34,3	31,8	26,3	35,5
119_A	APP 59-61	19,50	--	--	--	--
119_B	APP 59-61	22,50	--	--	--	--
120_A	APP 60-62	19,50	39,3	36,9	31,4	40,6
120_B	APP 60-62	22,50	41,0	38,6	33,1	42,3
121_A	APP 43-51	13,50	10,9	8,8	3,6	12,5
121_B	APP 43-51	16,50	--	--	--	--
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	37,7	35,2	29,7	38,9
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	38,0	35,5	30,0	39,2
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	37,7	35,3	29,7	38,9
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	38,2	35,8	30,2	39,5
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	38,9	36,5	30,9	40,1
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	39,7	37,2	31,7	40,9
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	40,5	38,1	32,5	41,7
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	22,5	20,0	14,9	23,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	23,2	20,8	15,7	24,6
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	23,7	21,5	16,2	25,2
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	24,2	21,9	16,7	25,7
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	24,5	22,3	17,0	26,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	20,6	18,0	12,6	21,8
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	24,1	21,6	16,1	25,3
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	25,6	23,1	17,9	26,9
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	26,2	23,8	18,5	27,6
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	26,5	24,0	18,8	27,8
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	26,2	23,8	18,6	27,6
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	21,6	19,1	13,7	22,9
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	29,1	26,7	21,2	30,4
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	30,8	28,4	22,8	32,1
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	31,4	29,0	23,5	32,7
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	--	--	--	--
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	--	--	--	--
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	--	--	--	--
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	23,8	21,4	16,3	25,2
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	25,6	23,5	18,2	27,2
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	26,1	23,9	18,6	27,6
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	25,7	23,6	18,2	27,2
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	15,7	13,3	7,8	17,0
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	24,7	22,2	16,7	25,9
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	26,4	24,0	18,4	27,6
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	27,0	24,5	19,0	28,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	--	--	--	--
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	--	--	--	--
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	--	--	--	--
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	26,4	24,2	18,9	27,9
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	26,6	24,4	19,1	28,1
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	28,4	26,2	20,9	29,9
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	28,9	26,6	21,3	30,3
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	28,2	26,0	20,7	29,7
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	14,3	12,3	7,0	15,9
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	20,9	19,0	13,5	22,5
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	30,2	27,9	22,5	31,6
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	31,1	28,7	23,4	32,4
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	31,7	29,3	24,0	33,1
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	30,3	28,0	22,7	31,8
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	15,3	13,2	8,0	16,9
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	21,5	19,5	14,1	23,1
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	28,3	25,8	20,4	29,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	28,5	26,0	20,6	29,8
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	29,2	26,7	21,3	30,5
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	30,4	28,0	22,7	31,7
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	28,5	26,1	20,9	29,9
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	21,1	19,0	13,7	22,7
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	29,3	27,3	21,9	30,8
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	29,4	26,9	21,5	30,7
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	28,7	26,3	20,9	30,0
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	29,0	26,6	21,2	30,3
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	28,3	25,9	20,7	29,7
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	30,6	28,5	23,3	32,2
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	32,0	29,8	24,5	33,5
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	32,5	30,1	24,7	33,8
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	33,9	31,5	26,1	35,2
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	34,1	31,7	26,3	35,4
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	35,5	33,1	27,7	36,8
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	38,7	36,3	31,0	40,1
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	40,3	37,9	32,6	41,6
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	40,1	37,7	32,4	41,5
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	40,2	37,8	32,3	41,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	39,8	37,3	31,8	41,0
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	40,2	37,7	32,2	41,4
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,0	43,2
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	42,7	40,3	34,8	44,0
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	43,6	41,2	35,8	44,9
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	40,7	38,2	32,8	42,0
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	39,5	37,1	31,7	40,8
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	40,2	37,7	32,3	41,5
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	41,9	39,5	34,0	43,2
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	42,8	40,4	34,9	44,1
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	43,7	41,3	35,8	45,0
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	39,9	37,5	32,0	41,2
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	40,5	38,0	32,6	41,7
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	42,2	39,7	34,3	43,4
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	42,9	40,5	35,0	44,2
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	43,8	41,3	35,9	45,0
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,3	37,8	32,3	41,5
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,2	37,7	32,2	41,4
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	39,8	37,3	31,9	41,0
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	40,4	37,9	32,4	41,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	42,2	39,7	34,3	43,5
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	42,9	40,4	35,0	44,1
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	43,6	41,2	35,7	44,9
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	40,5	38,1	32,6	41,8
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,3	37,8	32,4	41,6
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	40,9	38,4	33,0	42,2
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	42,7	40,2	34,7	43,9
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	43,3	40,9	35,4	44,6
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	44,0	41,6	36,1	45,3
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	44,6	42,1	36,6	45,8
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	45,1	42,6	37,1	46,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	45,0	42,6	37,1	46,3
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	45,0	42,6	37,1	46,3
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	45,5	43,2	37,7	46,8
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	41,0	38,5	33,1	42,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	40,7	38,2	32,8	42,0
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	41,2	38,7	33,2	42,4
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	42,6	40,1	34,6	43,8
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	43,3	40,8	35,4	44,5
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	44,1	41,6	36,1	45,3
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	44,6	42,1	36,6	45,8
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	45,0	42,6	37,1	46,2
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	45,0	42,6	37,1	46,3
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	45,2	42,8	37,2	46,4
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	45,4	43,1	37,5	46,7
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	40,4	37,9	32,4	41,6
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	40,1	37,6	32,2	41,3
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	40,5	38,0	32,6	41,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	41,8	39,4	33,9	43,1
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	42,6	40,2	34,7	43,9
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	35,9	45,1
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	41,1	38,7	33,2	42,4
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	42,1	39,6	34,1	43,3
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	41,8	39,3	33,8	43,0
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	42,1	39,7	34,1	43,3
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	42,4	40,0	34,4	43,7
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	39,5	37,1	31,6	40,8
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	40,1	37,6	32,2	41,4
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	40,4	38,0	32,6	41,7
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	40,1	37,8	32,4	41,5
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	40,8	38,5	33,1	42,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	35,2	32,7	27,3	36,5
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	35,2	32,8	27,4	36,5
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	35,0	32,6	27,1	36,3
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	35,7	33,3	27,9	37,0
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	37,5	35,2	29,7	38,9
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	39,1	36,8	31,4	40,5
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	23,4	20,9	15,5	24,7
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	23,9	21,4	16,0	25,2
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	24,7	22,2	16,7	25,9
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	25,0	22,5	17,0	26,2
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	20,6	18,1	12,6	21,8
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	23,0	20,4	15,0	24,2
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	22,6	20,0	14,7	23,8
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	21,0	18,5	13,1	22,2
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	21,3	18,7	13,4	22,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	21,0	18,5	13,1	22,2
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	24,2	21,7	16,3	25,5
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	29,2	26,7	21,3	30,5
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	23,9	21,4	16,0	25,2
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	25,0	22,6	17,1	26,3
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	25,6	23,1	17,6	26,8
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	21,4	18,9	13,5	22,7
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	24,2	21,7	16,3	25,4
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	27,9	25,4	20,0	29,2
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	22,1	19,6	14,2	23,3
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	22,6	20,0	14,7	23,8
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	25,0	22,5	17,1	26,2
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	25,4	22,9	17,4	26,7
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	21,4	18,9	13,5	22,6
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	24,0	21,5	16,1	25,3
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	27,3	24,9	19,4	28,6
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	27,4	24,9	19,5	28,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	27,3	24,9	19,4	28,6
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	21,1	18,6	13,2	22,3
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	23,7	21,3	15,9	25,0
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	24,4	21,9	16,7	25,7
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	26,3	23,8	18,6	27,6
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	32,0	29,6	24,4	33,4
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	25,7	23,2	18,2	27,1
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	--	--	--	--
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	--	--	--	--
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	34,5	32,0	26,6	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	34,5	32,0	26,7	35,8
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	35,1	32,7	27,4	36,4
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	34,4	31,9	26,6	35,7
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	35,1	32,7	27,3	36,4
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	40,9	38,7	33,2	42,3
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	32,8	30,3	25,0	34,1
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	33,0	30,6	25,2	34,4
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	34,7	32,3	27,0	36,1
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	34,3	31,8	26,5	35,6
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	35,7	33,2	27,9	37,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	32,9	30,4	25,1	34,2
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	33,2	30,7	25,4	34,5
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,3
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	34,7	32,3	27,0	36,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	36,4	34,0	28,7	37,8
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	39,3	36,9	31,6	40,6
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	33,2	30,7	25,3	34,5
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	33,5	31,1	25,8	34,9
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,3	32,8	27,5	36,6
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	35,5	33,1	27,8	36,9
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	37,5	35,1	29,8	38,9
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	39,9	37,6	32,2	41,3
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	32,6	30,1	24,7	33,9
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	32,7	30,2	24,9	34,0
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	33,1	30,7	25,4	34,5
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,2
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	36,2	33,9	28,6	37,6
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	38,2	36,0	30,6	39,7
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	24,0	21,5	16,1	25,3
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	27,9	25,4	19,9	29,1
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	28,2	25,7	20,2	29,5
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	30,7	28,4	23,2	32,2
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	31,5	29,1	23,9	32,9
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	31,6	29,2	24,0	33,0
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	31,0	28,6	23,5	32,4
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	31,8	29,4	24,2	33,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	31,9	29,5	24,3	33,3
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	32,3	29,8	24,7	33,7
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	32,5	30,1	24,9	33,9
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	33,0	30,5	25,3	34,4
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,4	33,4
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	32,6	30,1	25,0	34,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	33,2	30,7	25,6	34,6
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	31,9	29,4	24,2	33,2
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	33,9	31,4	26,1	35,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	34,6	32,2	26,9	35,9
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,3	33,3
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	34,0	31,6	26,3	35,3
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,3
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	30,4	27,9	22,8	31,8
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	31,2	28,8	23,6	32,6
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	34,2	31,8	26,5	35,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	33,3	30,8	25,4	34,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	33,1	30,7	25,3	34,4
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	33,6	31,2	25,7	34,9
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	33,5	31,1	25,6	34,8
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	33,5	31,1	25,6	34,8
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	33,4	31,0	25,5	34,7
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	28,8	26,3	21,1	30,1
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	30,0	27,5	22,2	31,3
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	30,9	28,4	23,1	32,2
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	32,9	30,4	25,0	34,2
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	32,6	30,2	24,8	33,9
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	33,1	30,6	25,2	34,4
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	32,5	30,0	24,6	33,8
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	32,9	30,5	25,1	34,2
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	33,1	30,6	25,2	34,4
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	26,4	23,9	18,6	27,7
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	26,4	23,9	18,7	27,7
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	26,7	24,2	19,0	28,1
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	24,9	22,4	17,1	26,2
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	24,6	22,1	16,8	25,9
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	24,5	22,0	16,8	25,8
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	25,4	22,9	17,5	26,7
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	27,8	25,4	19,9	29,1
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	25,5	23,0	17,8	26,8
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	29,6	27,2	21,8	30,9
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	25,4	22,9	17,7	26,8
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	25,9	23,4	18,1	27,2
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	27,7	25,4	20,2	29,2
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	26,8	24,4	19,3	28,2
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	28,4	25,9	20,5	29,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	21,9	19,5	14,4	23,4
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	25,9	23,4	18,1	27,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	27,7	25,3	19,9	29,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	46,5	43,1	37,5	47,1
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	46,7	43,3	37,7	47,3
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	46,4	43,0	37,5	47,1
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	46,1	42,7	37,1	46,7
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	46,5	43,1	37,5	47,2
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	46,7	43,3	37,7	47,3
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	46,5	43,1	37,5	47,1
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	46,1	42,7	37,1	46,7
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	39,2	33,6	43,2
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,9	39,5	34,0	43,6
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,8	39,5	33,9	43,5
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	42,5	39,1	33,5	43,2
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	40,0	36,6	31,0	40,6
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	40,9	37,5	31,9	41,6
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	41,0	37,6	32,0	41,6
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	40,8	37,4	31,9	41,5
104_A	APP 43-51	13,50	40,2	36,8	31,2	40,9
104_B	APP 43-51	16,50	40,3	36,8	31,3	40,9
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,6	34,2	28,7	38,3
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	38,9	35,5	30,0	39,6
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	39,1	35,7	30,1	39,8
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,6	34,2	28,7	38,3
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	38,8	35,4	29,9	39,5
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	39,0	35,6	30,0	39,7
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	39,1	35,7	30,2	39,8
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,9	35,5	29,9	39,6
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	35,7	32,3	26,7	36,3
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	37,0	33,5	28,0	37,6
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	37,2	33,8	28,2	37,8
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,3	33,9	28,3	38,0
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	34,3	30,9	25,3	34,9
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	35,1	31,7	26,2	35,8
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	35,7	32,3	26,7	36,3
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	35,9	32,5	26,9	36,5
109_B	APP x-20-31-42	4,50	33,4	30,0	24,5	34,1
109_C	APP x-20-31-42	7,50	34,5	31,1	25,6	35,2
109_D	APP x-20-31-42	10,50	34,7	31,3	25,8	35,4
110_B	APP x-20-31-42	4,50	25,7	22,3	16,8	26,4
110_C	APP x-20-31-42	7,50	27,6	24,2	18,6	28,2
110_D	APP x-20-31-42	10,50	28,8	25,4	19,8	29,5
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	18,4	15,0	9,6	19,1
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	22,4	18,9	13,6	23,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	28,1	24,7	19,1	28,7
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	31,0	27,6	22,0	31,7
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	19,4	15,9	10,5	20,0
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	23,7	20,2	14,8	24,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	29,8	26,4	20,9	30,5
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	33,9	30,5	25,0	34,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	20,1	16,6	11,3	20,8
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	24,6	21,1	15,7	25,2
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	32,7	29,3	23,7	33,4
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	20,1	16,6	11,3	20,8
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,6	34,2	28,6	38,3
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	37,7	34,3	28,7	38,3
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	37,6	34,2	28,6	38,2
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	37,5	34,1	28,5	38,2
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	20,4	16,9	11,5	21,1
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	24,3	20,8	15,4	25,0
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	35,8	32,4	26,8	36,5
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	37,4	34,0	28,4	38,1
116_A	APP 43-51	13,50	38,1	34,7	29,1	38,7
116_B	APP 43-51	16,50	38,3	34,9	29,3	38,9
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	20,2	16,7	11,3	20,8
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	21,2	17,7	12,3	21,9
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	26,4	23,0	17,4	27,1
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	27,3	23,9	18,3	27,9
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,3	38,9	33,3	42,9
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,7	39,3	33,7	43,4
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,5	39,1	33,6	43,2
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	42,2	38,8	33,3	42,9
119_A	APP 59-61	19,50	36,1	32,7	27,2	36,8
119_B	APP 59-61	22,50	40,4	37,0	31,4	41,1
120_A	APP 60-62	19,50	26,2	22,8	17,3	26,9
120_B	APP 60-62	22,50	29,2	25,7	20,2	29,8
121_A	APP 43-51	13,50	37,9	34,5	28,9	38,6
121_B	APP 43-51	16,50	40,6	37,1	31,6	41,2
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	29,6	26,2	20,7	30,3
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	30,8	27,4	21,9	31,5
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	31,8	28,4	22,8	32,4
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	32,1	28,7	23,1	32,7
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,2	28,8	23,3	32,9
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,6	29,1	23,6	33,2
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	33,3	29,9	24,4	34,0
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	33,0	29,6	24,0	33,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	34,1	30,7	25,2	34,8
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	35,5	32,1	26,6	36,2
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	35,8	32,4	26,8	36,4
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	36,0	32,6	27,0	36,6
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,3	36,9
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	36,4	33,0	27,4	37,1
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	34,1	30,7	25,2	34,8
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	35,6	32,2	26,7	36,3
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	35,9	32,5	26,9	36,6
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	36,1	32,7	27,1	36,8
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	36,3	32,9	27,4	37,0
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	36,5	33,1	27,5	37,2
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	36,7	33,3	27,7	37,4
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	36,8	33,3	27,8	37,4
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	36,7	33,3	27,7	37,3
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	36,8	33,4	27,8	37,5
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	37,0	33,6	28,1	37,7
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	34,4	31,0	25,4	35,0
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	35,9	32,5	26,9	36,6
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	36,2	32,8	27,3	36,9
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	36,4	33,0	27,4	37,0
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	36,6	33,2	27,6	37,3
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	36,5	33,1	27,6	37,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	37,0	33,6	28,0	37,7
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	37,2	33,8	28,3	37,9
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	34,4	31,0	25,4	35,1
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	35,1	31,7	26,1	35,7
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	36,0	32,6	27,0	36,6
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	36,2	32,8	27,2	36,9
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	36,3	32,9	27,4	37,0
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	36,5	33,1	27,6	37,2
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	36,6	33,2	27,6	37,3
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	34,9	31,5	25,9	35,5
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	35,8	32,4	26,9	36,5
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	36,3	32,8	27,3	36,9
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	36,5	33,1	27,5	37,1
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	36,7	33,3	27,8	37,4
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	36,8	33,4	27,8	37,4
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	32,8	29,4	23,8	33,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	33,9	30,5	24,9	34,5
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	35,0	31,6	26,0	35,7
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	35,7	32,3	26,7	36,3
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	35,9	32,5	26,9	36,6
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,2	36,9
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	36,3	32,9	27,4	37,0
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	33,8	30,4	24,8	34,4
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	34,8	31,4	25,8	35,4
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	35,1	31,7	26,1	35,7
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	35,2	31,8	26,3	35,9
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	35,5	32,1	26,5	36,1
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	35,8	32,4	26,8	36,4
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	32,8	29,4	23,9	33,5
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	35,3	31,9	26,4	36,0
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	36,4	33,0	27,4	37,0
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	36,7	33,3	27,7	37,3
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	36,7	33,4	27,8	37,4
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	36,8	33,4	27,8	37,5
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	37,0	33,5	28,0	37,6
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	32,9	29,5	24,0	33,6
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	33,7	30,3	24,8	34,4
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	34,2	30,8	25,2	34,9
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	34,6	31,2	25,6	35,2
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	34,9	31,5	25,9	35,5
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	34,7	31,3	25,8	35,4
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	32,2	28,8	23,2	32,9
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	32,5	29,1	23,6	33,2
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	33,2	29,8	24,3	33,9
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	33,8	30,4	24,9	34,5
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	34,2	30,8	25,2	34,9
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	34,4	31,0	25,4	35,1
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	34,6	31,2	25,6	35,2
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	32,1	28,7	23,1	32,8
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	32,9	29,5	24,0	33,6
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	33,6	30,2	24,7	34,3
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	34,4	31,0	25,5	35,1
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	34,9	31,5	25,9	35,6
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	34,8	31,4	25,9	35,5
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	31,9	28,5	22,9	32,5
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	31,9	28,5	23,0	32,6
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	32,7	29,3	23,7	33,3
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	33,4	30,0	24,5	34,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	34,2	30,8	25,2	34,8
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	34,8	31,4	25,9	35,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	34,8	31,4	25,8	35,5
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	32,2	28,8	23,2	32,9
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	32,9	29,5	24,0	33,6
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	33,6	30,2	24,6	34,3
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	34,3	30,9	25,3	34,9
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	34,8	31,4	25,8	35,5
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	35,1	31,6	26,1	35,7
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	35,2	31,8	26,2	35,9
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	35,7	32,3	26,7	36,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	35,3	31,9	26,4	36,0
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	35,5	32,1	26,6	36,2
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	34,7	31,3	25,7	35,3
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	32,1	28,7	23,2	32,8
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	32,7	29,3	23,8	33,4
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	33,3	29,9	24,4	34,0
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	34,1	30,6	25,1	34,7
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	34,6	31,2	25,6	35,3
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	35,0	31,6	26,0	35,6
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	35,5	32,1	26,5	36,1
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	35,8	32,4	26,9	36,5
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	35,5	32,1	26,6	36,2
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	35,5	32,1	26,6	36,2
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	35,7	32,3	26,7	36,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	30,4	27,0	21,5	31,1
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	30,8	27,4	21,8	31,4
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	31,3	27,9	22,4	32,0
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	32,0	28,6	23,1	32,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	33,1	29,7	24,2	33,8
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	33,7	30,3	24,8	34,4
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	34,4	31,0	25,4	35,1
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	30,3	26,9	21,3	30,9
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	33,5	30,1	24,6	34,2
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	33,7	30,3	24,7	34,4
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	33,9	30,5	25,0	34,6
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	34,2	30,8	25,2	34,8
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	34,3	30,8	25,3	34,9
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	36,9	33,5	27,9	37,6
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	36,8	33,4	27,8	37,4
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	37,2	33,8	28,2	37,8
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	37,0	33,5	28,0	37,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	30,4	27,0	21,5	31,1
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	30,8	27,4	21,8	31,4
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	31,5	28,1	22,5	32,1
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	32,1	28,6	23,1	32,7
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	32,3	28,9	23,4	33,0
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	32,6	29,1	23,6	33,2
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	33,2	29,8	24,2	33,8
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	34,2	30,8	25,3	34,9
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	35,0	31,6	26,1	35,7
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	35,4	32,0	26,5	36,1
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	35,6	32,2	26,6	36,2
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	35,7	32,4	26,8	36,4
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	34,7	31,3	25,8	35,4
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	35,4	32,0	26,4	36,0
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,8	32,4	26,9	36,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	36,0	32,6	27,0	36,6
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,2	36,8
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	36,4	33,0	27,4	37,1
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	36,1	32,7	27,2	36,8
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	36,5	33,1	27,5	37,2
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	36,8	33,4	27,8	37,4
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	36,9	33,5	27,9	37,5
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	37,1	33,7	28,1	37,8
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	37,6	34,2	28,7	38,3
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	36,0	32,6	27,0	36,6
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	37,5	34,1	28,5	38,2
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	37,8	34,4	28,8	38,4
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	37,7	34,3	28,7	38,3
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	37,8	34,4	28,8	38,4
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	38,2	34,8	29,2	38,8
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	38,7	35,3	29,7	39,4
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	39,0	35,6	30,0	39,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	38,8	35,4	29,8	39,4
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	39,0	35,6	30,1	39,7
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	39,5	36,1	30,5	40,2
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	31,1	27,7	22,2	31,8
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	33,3	29,9	24,4	34,0
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	35,6	32,2	26,6	36,2
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	39,2	35,8	30,2	39,8
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	40,5	37,1	31,6	41,2
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	35,7	32,3	26,7	36,3
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	39,3	35,9	30,3	39,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	39,8	36,4	30,9	40,5
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	40,3	36,9	31,3	40,9
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	41,3	37,9	32,4	42,0
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	42,1	38,7	33,1	42,8
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	30,0	26,6	21,1	30,7
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	41,7	38,3	32,7	42,4
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	42,1	38,7	33,1	42,7
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	42,2	38,8	33,3	42,9
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	42,4	39,0	33,4	43,1
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	42,4	39,0	33,4	43,1
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	42,0	38,6	33,0	42,6
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	42,2	38,8	33,3	42,9
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	42,4	39,0	33,4	43,0
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	42,4	39,0	33,4	43,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	42,2	38,8	33,2	42,9
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	42,2	38,8	33,2	42,8
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	41,1	37,7	32,2	41,8
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	41,4	38,0	32,4	42,0
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	41,5	38,1	32,6	42,2
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	41,5	38,1	32,6	42,2
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	41,4	38,0	32,4	42,0
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	41,2	37,8	32,2	41,8
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	38,4	35,0	29,4	39,1
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	40,0	36,6	31,0	40,7
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	40,4	37,0	31,4	41,1
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	40,6	37,2	31,6	41,2
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	40,6	37,2	31,6	41,3
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	40,5	37,1	31,5	41,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	41,1	37,7	32,1	41,8
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	41,7	38,3	32,7	42,3
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	41,7	38,3	32,8	42,4
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	46,4	43,0	37,4	47,1
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	46,5	43,1	37,6	47,2
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	46,3	42,9	37,3	46,9
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	46,5	43,1	37,5	47,2
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	46,6	43,2	37,6	47,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	46,3	42,9	37,3	47,0
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	46,8	43,4	37,9	47,5
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	46,5	43,1	37,5	47,2
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	46,0	42,6	37,0	46,7
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	47,5	44,1	38,5	48,1
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	47,0	43,6	38,0	47,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	46,3	42,9	37,3	47,0
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	50,9	47,5	42,0	51,6
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	50,5	47,1	41,5	51,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	50,0	46,6	41,0	50,6
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	52,0	48,6	43,0	52,6
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	51,5	48,1	42,5	52,2
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	50,9	47,5	41,9	51,5
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	52,9	49,5	43,9	53,6
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	52,8	49,4	43,9	53,5
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	52,3	48,9	43,3	52,9
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	48,8	45,5	39,9	49,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	49,4	46,0	40,4	50,0
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	49,2	45,8	40,2	49,8
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	34,4	31,0	25,5	35,1
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	35,9	32,5	26,9	36,6
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	36,7	33,3	27,7	37,3
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	30,9	27,5	21,9	31,5
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	31,7	28,2	22,7	32,3
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	33,4	30,0	24,5	34,1
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	30,4	27,0	21,4	31,0
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	31,0	27,6	22,0	31,6
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	33,5	30,1	24,5	34,2
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	33,5	30,1	24,6	34,2
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	34,5	31,1	25,6	35,2
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	36,3	32,9	27,3	37,0
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	32,9	29,5	23,9	33,5
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	34,4	31,0	25,4	35,0
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	35,4	32,0	26,5	36,1
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	32,1	28,8	23,2	32,8
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	33,5	30,1	24,5	34,1
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	34,2	30,8	25,2	34,8
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	43,1	39,7	34,1	43,8
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	41,3	37,9	32,3	41,9
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	28,3	24,9	19,4	29,0
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	26,4	22,9	17,4	27,0
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	26,6	23,2	17,7	27,3
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	26,4	23,0	17,5	27,1
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	40,8	37,4	31,8	41,4
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	42,5	39,1	33,6	43,2
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	47,0	43,6	38,0	47,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	47,0	43,6	38,0	47,7
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	47,1	43,7	38,1	47,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	47,1	43,7	38,1	47,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	42,7	40,2	34,7	43,9
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	42,2	39,7	34,2	43,4
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	42,3	39,9	34,3	43,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	42,7	40,3	34,7	43,9
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	40,2	34,6	43,8
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,1	39,7	34,1	43,4
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,4	40,0	34,5	43,7
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	43,0	40,6	35,0	44,2
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	40,2	34,6	43,8
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,4	40,0	34,5	43,7
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	43,2	40,8	35,2	44,5
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	43,9	41,4	35,9	45,1
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	40,1	37,6	32,2	41,3
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	41,9	39,5	34,0	43,2
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	43,0	40,5	35,0	44,2
104_A	APP 43-51	13,50	44,0	41,6	36,1	45,3
104_B	APP 43-51	16,50	44,2	41,8	36,3	45,5
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	40,2	37,7	32,3	41,4
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	42,1	39,7	34,1	43,3
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	44,1	41,7	36,2	45,4
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	44,3	41,9	36,3	45,5
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	44,4	41,9	36,4	45,6
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	44,8	42,4	36,9	46,1
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	37,8	35,2	29,9	39,0
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	39,2	36,7	31,3	40,5
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	41,2	38,7	33,3	42,5
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	42,5	40,0	34,6	43,8
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	38,2	35,7	30,4	39,5
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	39,6	37,1	31,7	40,8
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	40,8	38,4	33,0	42,1
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	42,1	39,6	34,2	43,4
109_B	APP x-20-31-42	4,50	39,0	36,5	31,2	40,3
109_C	APP x-20-31-42	7,50	40,3	37,8	32,5	41,6
109_D	APP x-20-31-42	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8
110_B	APP x-20-31-42	4,50	38,1	35,6	30,3	39,4
110_C	APP x-20-31-42	7,50	38,7	36,1	30,9	40,0
110_D	APP x-20-31-42	10,50	38,0	35,5	30,2	39,3
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	24,5	22,0	16,6	25,8
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	24,2	21,7	16,3	25,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	16,0	13,4	8,2	17,3
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	10,1	7,4	2,4	11,4
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	25,4	22,9	17,6	26,7
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	25,1	22,6	17,3	26,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	16,7	14,1	8,9	18,0
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	7,3	4,8	-0,6	8,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,5	24,0	18,7	27,8
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	27,7	25,1	19,9	29,0
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	17,2	14,6	9,3	18,4
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,5	24,0	18,7	27,8
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	11,6	9,0	3,7	12,8
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	12,8	10,2	4,9	14,0
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	13,3	10,7	5,4	14,5
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	--	--	--	--
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	26,6	24,1	18,8	27,9
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	27,4	24,8	19,6	28,7
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	21,8	19,3	14,0	23,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	20,9	18,3	13,0	22,2
116_A	APP 43-51	13,50	7,5	4,8	0,0	8,9
116_B	APP 43-51	16,50	9,2	6,5	1,7	10,6
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	27,6	25,1	19,8	28,9
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	27,3	24,7	19,4	28,5
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	25,4	22,8	17,6	26,7
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	27,4	24,8	19,5	28,7
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	23,2	20,6	15,3	24,5
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	21,4	18,8	13,6	22,7
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	17,4	14,8	9,7	18,7
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	14,5	12,0	6,6	15,8
119_A	APP 59-61	19,50	43,6	41,1	35,6	44,8
119_B	APP 59-61	22,50	43,6	41,1	35,6	44,8
120_A	APP 60-62	19,50	36,4	33,9	28,7	37,7
120_B	APP 60-62	22,50	38,2	35,6	30,3	39,4
121_A	APP 43-51	13,50	43,3	40,8	35,3	44,5
121_B	APP 43-51	16,50	43,3	40,9	35,4	44,6
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	29,3	26,8	21,3	30,5
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	30,3	27,8	22,4	31,6
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	31,4	28,9	23,5	32,6
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	32,4	30,0	24,4	33,6
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,9	30,5	24,9	34,1
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,8	30,4	24,8	34,0
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	--	--	--	--
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	31,1	28,5	23,2	32,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	34,4	32,0	26,5	35,7
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	37,1	34,7	29,2	38,4
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	39,1	36,7	31,1	40,4
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	39,8	37,4	31,8	41,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	39,9	37,5	32,0	41,2
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	38,0	35,5	30,0	39,2
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	34,9	32,4	27,0	36,2
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	36,4	33,9	28,5	37,7
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	38,5	36,1	30,5	39,7
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	39,4	36,9	31,4	40,6
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	39,7	37,3	31,8	41,0
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	38,2	35,7	30,2	39,4
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	40,7	38,3	32,7	42,0
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	42,1	39,6	34,1	43,3
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	44,2	41,8	36,3	45,5
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	45,0	42,6	37,0	46,2
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	45,4	42,9	37,4	46,6
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	35,3	32,8	27,3	36,5
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	37,1	34,6	29,2	38,4
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	39,0	36,5	31,0	40,2
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	39,8	37,3	31,8	41,0
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	39,7	37,3	31,7	41,0
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	39,7	37,3	31,8	41,0
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	39,7	37,3	31,7	41,0
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	42,2	39,7	34,2	43,4
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	44,6	42,2	36,6	45,9
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	45,2	42,8	37,3	46,5
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	45,5	43,1	37,5	46,8
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	35,3	32,8	27,4	36,5
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	35,7	33,2	27,8	36,9
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	36,3	33,8	28,4	37,5
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	38,8	36,3	30,8	40,0
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	40,0	37,5	32,0	41,2
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	39,8	37,4	31,8	41,0
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	39,7	37,2	31,7	40,9
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	35,3	32,8	27,4	36,5
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	36,3	33,8	28,4	37,6
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	38,3	35,8	30,4	39,6
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	39,0	36,5	31,0	40,2
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	37,7	35,3	29,8	39,0
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	38,5	36,0	30,5	39,7
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	29,7	27,1	21,8	31,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	33,0	30,6	25,1	34,3
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	34,2	31,7	26,3	35,5
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	36,4	34,0	28,5	37,7
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	37,6	35,1	29,6	38,8
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	37,4	35,0	29,5	38,7
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	39,2	36,7	31,3	40,4
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,1	33,2
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	32,6	30,2	24,7	33,9
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	34,4	31,9	26,5	35,7
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	36,0	33,5	28,1	37,3
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	37,6	35,1	29,7	38,9
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	40,7	38,2	32,8	41,9
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	39,8	37,3	31,8	41,0
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	40,1	37,7	32,2	41,4
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	42,0	39,5	34,0	43,2
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	43,4	40,9	35,4	44,6
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	45,0	42,5	37,1	46,2
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	47,1	44,7	39,2	48,4
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	40,5	38,0	32,5	41,7
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	40,7	38,3	32,8	42,0
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	42,3	39,8	34,4	43,5
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	43,2	40,7	35,3	44,5
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	44,6	42,1	36,7	45,8
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	40,9	38,4	33,0	42,2
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	41,3	38,9	33,5	42,6
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	41,0	38,5	33,1	42,2
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	41,6	39,1	33,7	42,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	42,1	39,6	34,2	43,4
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	42,9	40,4	35,0	44,2
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	36,0	45,1
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,1	42,2
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	41,5	39,0	33,6	42,7
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	42,1	39,6	34,2	43,4
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	43,2	40,8	35,3	44,5
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	36,0	45,2
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,4	38,0	32,5	41,7
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	41,0	38,5	33,1	42,3
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	42,1	39,7	34,2	43,4
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	43,4	40,9	35,5	44,6
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	44,0	41,5	36,1	45,3
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	40,2	37,8	32,3	41,5
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	41,4	38,9	33,4	42,6
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,1	43,2
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	42,9	40,5	35,0	44,2
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	43,5	41,1	35,6	44,8
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	44,2	41,8	36,3	45,5
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	45,3	42,9	37,4	46,6
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	46,0	43,5	38,0	47,2
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	46,8	44,4	38,9	48,1
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	46,7	44,3	38,8	48,0
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	40,8	38,4	32,9	42,1
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	41,4	38,9	33,5	42,7
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	41,7	39,2	33,8	42,9
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	42,3	39,8	34,4	43,6
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	43,2	40,8	35,3	44,5
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	43,6	41,1	35,7	44,9
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	44,2	41,7	36,3	45,4
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	45,2	42,7	37,3	46,4
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	45,8	43,4	37,9	47,1
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	46,7	44,2	38,8	47,9
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	46,6	44,2	38,7	47,9
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	40,2	37,7	32,3	41,5
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	41,0	38,5	33,1	42,3
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	41,5	39,0	33,6	42,8
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	41,6	39,1	33,7	42,9
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,1	43,2
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	42,6	40,2	34,7	43,9
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	43,2	40,7	35,3	44,5
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	--	--	--	--
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	--	--	--	--
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	--	--	--	--
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	--	--	--	--
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	--	--	--	--
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	44,1	41,6	36,2	45,3
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	47,1	44,7	39,2	48,4
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	48,5	46,0	40,5	49,7
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	49,3	46,8	41,3	50,5
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	49,3	46,9	41,4	50,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	38,0	35,6	30,1	39,3
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	37,9	35,4	30,0	39,2
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	38,2	35,8	30,3	39,5
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	39,0	36,5	31,1	40,3
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	39,8	37,3	31,9	41,1
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	40,6	38,1	32,7	41,9
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	26,9	24,4	19,1	28,2
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	31,3	28,8	23,3	32,5
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	32,0	29,5	24,0	33,2
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	33,6	31,2	25,7	34,9
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	35,1	32,7	27,1	36,4
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	35,8	33,3	27,8	37,0
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	32,0	29,6	24,0	33,2
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	32,8	30,4	24,9	34,1
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	33,9	31,5	26,0	35,2
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	35,4	33,0	27,4	36,6
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	36,1	33,7	28,1	37,4
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	36,8	34,3	28,8	38,0
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	33,6	31,1	25,6	34,8
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	33,8	31,4	25,9	35,1
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	34,9	32,4	26,9	36,1
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	36,3	33,8	28,3	37,5
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	36,0	33,6	28,1	37,3
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	36,8	34,4	28,8	38,1
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	33,5	31,0	25,5	34,7
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	34,4	32,0	26,5	35,7
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	34,5	32,0	26,5	35,7
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	35,2	32,8	27,2	36,5
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	36,4	34,0	28,5	37,7
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	34,9	32,5	27,0	36,2
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	35,9	33,4	27,9	37,1
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	33,4	30,9	25,4	34,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	34,6	32,1	26,6	35,8
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	35,8	33,4	27,9	37,1
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	32,7	30,3	24,7	33,9
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	39,3	36,9	31,4	40,6
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	39,9	37,5	32,0	41,2
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	46,7	44,3	38,8	48,0
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	48,6	46,2	40,6	49,9
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	48,6	46,2	40,7	49,9
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	47,6	45,2	39,6	48,9
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	45,6	43,2	37,7	46,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	46,9	44,5	39,0	48,2
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	49,7	47,3	41,8	51,0
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	50,9	48,5	43,0	52,2
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	51,3	48,8	43,3	52,5
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	41,8	39,3	33,9	43,0
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	46,2	43,8	38,3	47,5
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	47,4	44,9	39,4	48,6
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	49,4	47,0	41,4	50,6
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	50,4	48,0	42,4	51,6
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	50,8	48,3	42,8	52,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	45,5	43,1	37,6	46,8
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	46,6	44,2	38,7	47,9
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	48,6	46,2	40,7	49,9
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	49,7	47,3	41,8	51,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	50,3	47,8	42,3	51,5
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	50,6	48,1	42,6	51,8
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	44,6	42,2	36,6	45,8
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	45,7	43,3	37,8	47,0
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	47,6	45,1	39,6	48,8
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	48,5	46,1	40,6	49,8
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	49,1	46,7	41,2	50,4
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	49,7	47,3	41,8	51,0
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	43,7	41,2	35,7	44,9
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	44,3	41,8	36,3	45,5
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	45,3	42,8	37,3	46,5
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	46,9	44,4	38,9	48,1
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	47,7	45,2	39,7	48,9
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	48,5	46,1	40,5	49,8
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	37,7	35,3	29,8	39,0
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	38,2	35,8	30,3	39,5
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	31,1	28,7	23,2	32,4
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	46,8	44,4	38,9	48,1
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	47,1	44,7	39,2	48,4
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	47,7	45,3	39,7	49,0
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	47,2	44,8	39,3	48,5
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	47,6	45,2	39,7	48,9
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	48,3	45,8	40,3	49,5
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	48,4	46,0	40,5	49,7
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	49,0	46,6	41,1	50,3
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	49,3	46,9	41,4	50,6
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	48,9	46,5	40,9	50,2
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	49,5	47,0	41,5	50,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	49,8	47,4	41,9	51,1
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	51,3	48,9	43,3	52,5
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	51,9	49,5	44,0	53,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	52,3	49,8	44,3	53,5
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	51,6	49,2	43,6	52,9
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	52,2	49,8	44,2	53,4
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	52,5	50,1	44,6	53,8
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	51,0	48,6	43,0	52,2
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	51,8	49,4	43,9	53,1
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	52,4	49,9	44,4	53,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	49,9	47,5	41,9	51,2
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	50,9	48,5	43,0	52,2
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	51,5	49,0	43,5	52,7
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	39,0	36,5	31,0	40,2
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	39,9	37,5	32,0	41,2
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	34,6	32,1	26,7	35,8
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	35,9	33,5	28,1	37,2
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	37,5	35,0	29,6	38,7
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	31,8	29,3	24,1	33,2
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	31,6	29,0	23,8	32,8
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	35,0	32,5	27,1	36,3
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	38,4	35,9	30,5	39,6
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	40,2	37,6	32,2	41,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	46,2	43,8	38,2	47,5
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	41,4	38,9	33,4	42,6
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	42,8	40,3	34,8	44,0
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	37,0	34,5	29,0	38,2
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	37,9	35,4	29,9	39,1
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	39,9	37,4	31,9	41,1
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	32,2	29,8	24,3	33,5
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	35,5	33,0	27,5	36,7
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	33,5	31,0	25,5	34,7
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	28,6	26,0	20,7	29,8
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	28,1	25,6	20,3	29,4
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	28,4	25,8	20,5	29,6
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	41,8	39,4	33,9	43,1
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	44,9	42,5	36,9	46,1
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	45,3	42,8	37,3	46,5
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	45,1	42,7	37,1	46,4
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,7	42,3	36,7	46,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,5	42,1	36,6	45,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Resultaten industrielawaai

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	37,81	37,81	37,17	47,17
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	39,23	39,23	38,67	48,67
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	40,37	40,37	39,80	49,80
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	42,19	42,19	41,49	51,49
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	35,03	35,03	34,25	44,25
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	35,94	35,94	35,14	45,14
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	37,16	37,16	36,30	46,30
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	39,81	39,81	38,84	48,84
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	36,22	36,22	34,01	44,01
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	36,69	36,69	34,53	44,53
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	36,41	36,41	35,42	45,42
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	39,11	39,11	38,11	48,11
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	36,68	36,68	34,51	44,51
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	37,38	37,38	35,35	45,35
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	37,15	37,15	36,33	46,33
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	38,66	38,66	37,95	47,95
104_A	APP 43-51	13,50	38,48	38,48	37,43	47,43
104_B	APP 43-51	16,50	41,09	41,09	39,89	49,89
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,72	37,72	36,02	46,02
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	38,08	38,08	36,41	46,41
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	35,89	35,89	34,77	44,77
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,72	37,72	36,02	46,02
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,84	37,84	36,20	46,20
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	38,68	38,68	37,06	47,06
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	39,86	39,86	38,20	48,20
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	42,21	42,21	40,50	50,50
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	37,84	37,84	36,93	46,93
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	37,11	37,11	35,70	45,70
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,13	36,13	33,59	43,59
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,32	37,32	34,65	44,65
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	35,59	35,59	34,64	44,64
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	33,58	33,58	31,42	41,42
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	34,57	34,57	32,35	42,35
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	35,71	35,71	33,33	43,33
109_B	APP x-20-31-42	4,50	32,67	32,67	30,34	40,34
109_C	APP x-20-31-42	7,50	33,56	33,56	31,16	41,16
109_D	APP x-20-31-42	10,50	34,59	34,59	32,03	42,03
110_B	APP x-20-31-42	4,50	46,32	46,32	43,29	53,29
110_C	APP x-20-31-42	7,50	46,93	46,93	43,92	53,92
110_D	APP x-20-31-42	10,50	47,43	47,43	44,44	54,44
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	48,83	48,83	45,05	55,05
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	49,73	49,73	46,33	56,33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	51,58	51,58	49,20	59,20
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	52,59	52,59	50,44	60,44
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	50,13	50,13	47,71	57,71
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	51,19	51,19	49,08	59,08
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	52,92	52,92	51,28	61,28
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	53,77	53,77	52,21	62,21
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	48,01	48,01	46,07	56,07
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	48,99	48,99	47,27	57,27
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	50,71	50,71	49,38	59,38
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	48,01	48,01	46,07	56,07
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	54,16	54,16	52,88	62,88
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	54,69	54,69	53,36	63,36
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	52,30	52,30	50,91	60,91
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	52,77	52,77	51,36	61,36
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	47,84	47,84	45,92	55,92
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	48,65	48,65	46,92	56,92
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	50,24	50,24	49,21	59,21
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	51,32	51,32	50,41	60,41
116_A	APP 43-51	13,50	50,99	50,99	49,94	59,94
116_B	APP 43-51	16,50	51,29	51,29	50,20	60,20
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	48,38	48,38	46,33	56,33
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	50,13	50,13	48,51	58,51
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	51,09	51,09	50,18	60,18
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	52,15	52,15	51,13	61,13
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	47,38	47,38	46,06	56,06
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	48,40	48,40	47,27	57,27
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	49,98	49,98	49,15	59,15
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	50,50	50,50	49,71	59,71
119_A	APP 59-61	19,50	44,84	44,84	44,32	54,32
119_B	APP 59-61	22,50	46,56	46,56	45,96	55,96
120_A	APP 60-62	19,50	48,80	48,80	44,74	54,74
120_B	APP 60-62	22,50	49,98	49,98	46,70	56,70
121_A	APP 43-51	13,50	43,60	43,60	43,16	53,16
121_B	APP 43-51	16,50	45,03	45,03	44,46	54,46
150_A	dak blok A	0,10	48,63	48,63	45,38	55,38
151_A	dak blok A	0,10	49,63	49,63	46,57	56,57
152_A	dak blok A	0,10	50,19	50,19	47,70	57,70
153_A	dak blok A	0,10	51,20	51,20	49,39	59,39
154_A	dak blok A	0,10	48,38	48,38	47,91	57,91
155_A	dak blok A	0,10	46,77	46,77	46,27	56,27
156_A	dak blok A	0,10	47,38	47,38	46,33	56,33
157_A	dak blok A	0,10	48,45	48,45	47,19	57,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
158_A	Blok A A3.41, slaapkamer	10,50	41,23	41,23	40,45	50,45
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	36,41	36,41	34,05	44,05
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	39,51	39,51	37,22	47,22
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	41,02	41,02	38,53	48,53
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	42,32	42,32	39,71	49,71
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	44,90	44,90	41,69	51,69
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	45,88	45,88	43,06	53,06
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	46,30	46,30	43,52	53,52
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	37,89	37,89	35,29	45,29
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	39,64	39,64	36,82	46,82
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	41,02	41,02	38,25	48,25
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	43,65	43,65	40,26	50,26
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	45,43	45,43	42,42	52,42
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	45,81	45,81	42,91	52,91
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	46,00	46,00	43,13	53,13
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	44,62	44,62	41,25	51,25
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	46,55	46,55	43,55	53,55
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	46,90	46,90	44,01	54,01
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	47,20	47,20	44,37	54,37
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	47,46	47,46	44,66	54,66
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	47,68	47,68	44,89	54,89
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	45,32	45,32	42,60	52,60
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	45,64	45,64	43,04	53,04
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	45,96	45,96	43,44	53,44
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	46,18	46,18	43,75	53,75
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	46,39	46,39	44,05	54,05
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	45,64	45,64	42,75	52,75
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	45,95	45,95	43,15	53,15
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	46,21	46,21	43,46	53,46
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	46,46	46,46	43,76	53,76
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	46,65	46,65	43,95	53,95
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	46,82	46,82	44,14	54,14
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	44,44	44,44	41,81	51,81
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	44,66	44,66	42,10	52,10
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	44,99	44,99	42,55	52,55
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	45,23	45,23	42,88	52,88
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	45,43	45,43	43,17	53,17
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	42,30	42,30	39,56	49,56
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	42,52	42,52	39,83	49,83
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	42,73	42,73	40,07	50,07
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	42,99	42,99	40,40	50,40
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	43,15	43,15	40,57	50,57

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	43,30	43,30	40,72	50,72
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	43,37	43,37	40,81	50,81
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	42,00	42,00	39,45	49,45
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	42,15	42,15	39,61	49,61
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	42,34	42,34	39,83	49,83
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	42,46	42,46	39,94	49,94
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	42,58	42,58	40,07	50,07
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	42,70	42,70	40,20	50,20
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	41,28	41,28	38,73	48,73
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	41,50	41,50	39,02	49,02
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	41,51	41,51	39,05	49,05
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	41,64	41,64	39,19	49,19
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	41,74	41,74	39,28	49,28
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	41,84	41,84	39,39	49,39
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	41,90	41,90	39,45	49,45
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	41,06	41,06	38,63	48,63
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	41,19	41,19	38,78	48,78
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	41,07	41,07	38,67	48,67
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	41,15	41,15	38,73	48,73
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	41,24	41,24	38,82	48,82
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	41,32	41,32	38,92	48,92
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	34,43	34,43	32,18	42,18
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	34,54	34,54	32,62	42,62
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	34,89	34,89	32,88	42,88
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	35,24	35,24	33,03	43,03
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	29,14	29,14	27,48	37,48
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	29,90	29,90	28,14	38,14
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	31,66	31,66	29,51	39,51
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	34,09	34,09	32,21	42,21
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	34,45	34,45	32,48	42,48
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	28,94	28,94	28,09	38,09
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	27,68	27,68	26,47	36,47
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	28,33	28,33	27,23	37,23
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	29,80	29,80	28,90	38,90
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	33,61	33,61	31,71	41,71
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	33,97	33,97	32,09	42,09
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	34,25	34,25	32,23	42,23
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	28,93	28,93	28,08	38,08
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	27,78	27,78	26,58	36,58
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	28,55	28,55	27,50	37,50
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	28,81	28,81	27,63	37,63
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	33,88	33,88	31,95	41,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	34,17	34,17	32,06	42,06
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	27,53	27,53	26,16	36,16
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	27,72	27,72	26,35	36,35
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	27,96	27,96	26,55	36,55
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	28,06	28,06	26,41	36,41
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	33,51	33,51	31,60	41,60
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	33,78	33,78	31,77	41,77
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	28,95	28,95	27,81	37,81
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	27,94	27,94	26,37	36,37
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	28,17	28,17	26,61	36,61
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	28,47	28,47	26,90	36,90
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	28,66	28,66	26,92	36,92
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	33,94	33,94	31,88	41,88
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	29,84	29,84	28,55	38,55
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	29,09	29,09	27,42	37,42
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	29,37	29,37	27,73	37,73
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	29,58	29,58	27,95	37,95
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	29,58	29,58	27,80	37,80
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	29,92	29,92	28,22	38,22
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	30,26	30,26	28,50	38,50
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	30,96	30,96	29,20	39,20
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	32,13	32,13	30,21	40,21
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	35,35	35,35	33,01	43,01
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	31,17	31,17	29,69	39,69
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	31,37	31,37	29,58	39,58
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	32,16	32,16	30,04	40,04
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	32,94	32,94	30,90	40,90
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	33,71	33,71	31,53	41,53
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	35,16	35,16	32,60	42,60
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	34,89	34,89	32,34	42,34
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	35,14	35,14	32,61	42,61
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	35,46	35,46	32,98	42,98
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	36,04	36,04	33,64	43,64
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	37,48	37,48	35,15	45,15
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	36,98	36,98	34,91	44,91
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	35,97	35,97	34,05	44,05
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	36,14	36,14	34,09	44,09
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	36,52	36,52	34,44	44,44
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	36,92	36,92	34,77	44,77
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	37,61	37,61	35,36	45,36
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	39,22	39,22	36,75	46,75
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	45,29	45,29	42,52	52,52

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	45,78	45,78	43,20	53,20
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	46,00	46,00	43,48	53,48
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	46,24	46,24	43,83	53,83
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	46,37	46,37	43,98	53,98
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	30,68	30,68	29,54	39,54
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	31,00	31,00	29,79	39,79
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	31,68	31,68	30,40	40,40
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	32,67	32,67	31,05	41,05
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	35,04	35,04	32,98	42,98
250_A	dak blok B	0,10	45,43	45,43	42,41	52,41
251_A	dak blok B	0,10	41,65	41,65	38,95	48,95
252_A	dak blok B	0,10	41,65	41,65	38,47	48,47
253_A	dak blok B	0,10	34,48	34,48	32,88	42,88
254_A	dak blok B	0,10	39,88	39,88	38,84	48,84
255_A	dak blok B	0,10	41,09	41,09	38,56	48,56
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	41,84	41,84	38,25	48,25
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	41,98	41,98	38,47	48,47
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	42,09	42,09	38,61	48,61
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	42,20	42,20	38,76	48,76
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	41,83	41,83	38,56	48,56
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	42,06	42,06	38,97	48,97
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	42,84	42,84	40,36	50,36
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	43,00	43,00	40,57	50,57
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	43,10	43,10	40,69	50,69
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	43,21	43,21	40,81	50,81
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	42,39	42,39	40,83	50,83
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	41,19	41,19	38,93	48,93
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	45,11	45,11	42,33	52,33
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	44,73	44,73	42,42	52,42
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	44,84	44,84	42,54	52,54
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	44,31	44,31	41,52	51,52
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	44,39	44,39	41,62	51,62
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	44,48	44,48	41,72	51,72
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	44,67	44,67	42,52	52,52
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	44,79	44,79	42,67	52,67
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	44,35	44,35	41,85	51,85
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	44,44	44,44	41,95	51,95
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	44,52	44,52	42,04	52,04
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	42,77	42,77	40,20	50,20
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	42,04	42,04	40,65	50,65
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	42,18	42,18	40,82	50,82
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	41,53	41,53	39,86	49,86

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	41,68	41,68	40,02	50,02
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	41,78	41,78	40,14	50,14
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	41,86	41,86	40,23	50,23
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	1,50	41,07	41,07	39,36	49,36
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	41,18	41,18	39,49	49,49
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	41,31	41,31	39,64	49,64
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	41,45	41,45	39,81	49,81
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	41,55	41,55	39,92	49,92
305_F	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	41,63	41,63	40,00	50,00
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	33,15	33,15	31,94	41,94
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	33,38	33,38	32,18	42,18
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	33,61	33,61	32,41	42,41
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	33,98	33,98	32,77	42,77
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	35,18	35,18	33,92	43,92
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	36,74	36,74	34,89	44,89
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	26,05	26,05	24,36	34,36
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	26,57	26,57	24,93	34,93
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	27,17	27,17	25,54	35,54
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	28,07	28,07	26,38	36,38
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	30,44	30,44	28,62	38,62
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	39,62	39,62	36,53	46,53
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	30,30	30,30	23,86	35,30
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	26,20	26,20	23,87	33,87
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	26,97	26,97	24,62	34,62
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	28,00	28,00	25,44	35,44
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	30,98	30,98	28,28	38,28
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	31,38	31,38	26,74	36,74
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	32,04	32,04	26,69	37,04
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	32,64	32,64	27,74	37,74
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	29,88	29,88	28,30	38,30
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	30,07	30,07	27,58	37,58
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	31,97	31,97	29,14	39,14
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	34,27	34,27	32,40	42,40
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	34,44	34,44	32,32	42,32
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,04	35,04	32,71	42,71
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	29,64	29,64	28,65	38,65
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	29,66	29,66	27,94	37,94
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	31,10	31,10	29,02	39,02
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	35,86	35,86	34,13	44,13
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	35,12	35,12	32,69	42,69
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	35,37	35,37	32,90	42,90
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	35,66	35,66	32,95	42,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	30,66	30,66	29,50	39,50
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	31,38	31,38	29,57	39,57
350_A	dak blok D	0,10	39,37	39,37	36,90	46,90
351_A	dak blok D	0,10	40,38	40,38	37,10	47,10
352_A	dak blok D	0,10	39,87	39,87	38,05	48,05
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	39,27	39,27	36,89	46,89
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	40,10	40,10	38,04	48,04
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	40,22	40,22	38,18	48,18
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	33,65	33,65	32,33	42,33
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	33,33	33,33	31,84	41,84
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	33,71	33,71	32,23	42,23
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	31,96	31,96	30,98	40,98
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	31,51	31,51	30,37	40,37
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	32,05	32,05	30,91	40,91
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	30,06	30,06	28,98	38,98
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	30,70	30,70	29,60	39,60
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	32,51	32,51	31,32	41,32
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	29,04	29,04	27,96	37,96
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	29,81	29,81	28,73	38,73
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	31,79	31,79	30,62	40,62
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	27,39	27,39	26,23	36,23
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	28,05	28,05	26,81	36,81
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	30,30	30,30	28,99	38,99
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	25,44	25,44	24,05	34,05
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	25,90	25,90	24,37	34,37
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	28,68	28,68	26,93	36,93
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	31,40	31,40	30,92	40,92
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	25,94	25,94	23,77	33,77
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	26,46	26,46	24,01	34,01
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	27,84	27,84	23,03	33,03
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	29,96	29,96	26,52	36,52
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	30,87	30,87	27,39	37,39
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	34,69	34,69	28,30	39,69
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	30,25	30,25	28,20	38,20
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	31,42	31,42	29,19	39,19
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	35,53	35,53	33,76	43,76
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	34,98	34,98	32,45	42,45
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	34,25	34,25	33,27	43,27
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	38,14	38,14	37,23	47,23
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	38,42	38,42	37,44	47,44
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	38,82	38,82	37,64	47,64
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	37,39	37,39	36,70	46,70

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	37,64	37,64	36,91	46,91
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	37,95	37,95	37,10	47,10
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	38,03	38,03	37,13	47,13
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	38,21	38,21	37,30	47,30
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	38,43	38,43	37,51	47,51
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	40,66	40,66	38,96	48,96
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	40,81	40,81	39,15	49,15
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	40,94	40,94	39,31	49,31
450_A	dak blok E	0,10	40,08	40,08	38,33	48,33
451_A	dak blok E	0,10	39,29	39,29	37,40	47,40
452_A	dak blok E	0,10	36,35	36,35	34,78	44,78
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	42,53	42,53	41,30	51,30
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	41,87	41,87	39,84	49,84
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	43,30	43,30	40,55	50,55
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	43,25	43,25	40,73	50,73
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	43,37	43,37	41,13	51,13
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	43,14	43,14	40,90	50,90
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	39,23	39,23	37,12	47,12
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	39,03	39,03	37,01	47,01
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	36,37	36,37	34,82	44,82
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	34,87	34,87	33,57	43,57
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	36,03	36,03	34,47	44,47
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	37,15	37,15	35,65	45,65
550_A	dak blok C	0,10	43,66	43,66	41,68	51,68
551_A	dak blok C	0,10	42,67	42,67	40,19	50,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	47,2	33,4	46,1	36,4	32,6	29,4	28,5	25,2	29,2	5,2
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	48,7	34,5	47,5	38,3	33,8	33,4	31,1	26,9	29,4	5,4
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	49,8	36,1	48,7	39,2	34,6	34,0	31,5	27,1	29,4	5,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	51,5	37,7	50,6	40,7	36,1	34,5	32,3	27,1	29,3	5,4
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	44,2	31,2	43,2	33,3	29,6	26,5	26,5	22,8	22,2	2,5
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	45,1	32,2	44,1	34,1	29,8	28,2	27,1	23,1	22,4	2,7
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	46,3	33,6	45,4	34,7	30,6	27,7	27,0	22,7	22,4	2,7
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	48,8	35,6	48,0	37,4	33,3	29,3	28,7	23,6	22,5	2,8
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	44,0	30,1	42,6	33,4	32,3	28,1	29,0	25,7	22,4	2,5
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	44,5	31,2	43,2	33,7	32,4	28,1	29,0	25,6	22,4	2,6
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	45,4	32,7	44,6	33,1	27,9	27,3	26,7	22,7	21,8	2,2
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	48,1	35,0	47,4	36,2	31,5	28,6	28,2	23,2	21,9	2,3
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	44,5	30,3	42,7	34,6	34,6	29,3	30,9	27,5	21,0	2,9
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	45,4	31,5	43,8	35,1	34,7	29,7	30,9	27,5	20,8	2,8
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	46,3	33,2	45,3	34,8	32,6	29,4	29,6	25,8	19,9	2,5
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	48,0	35,1	47,0	36,3	33,8	30,6	30,0	25,9	20,2	2,7
104_A	APP 43-51	13,50	47,4	35,0	46,7	35,0	29,6	28,8	27,2	22,7	19,0	1,9
104_B	APP 43-51	16,50	49,9	36,9	49,2	37,6	32,7	29,8	28,8	23,2	19,3	2,0
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	46,0	29,6	44,5	35,7	35,2	30,4	32,6	29,1	24,1	3,5
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	46,4	30,5	44,9	36,0	35,3	31,0	32,7	29,1	24,3	3,9
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	44,8	31,7	43,5	33,6	32,2	30,0	29,8	25,9	20,0	2,8
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	46,0	29,6	44,5	35,7	35,2	30,4	32,6	29,1	24,1	3,5
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	46,2	34,0	45,4	33,4	28,4	29,2	27,7	23,2	19,4	2,7
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	47,1	34,9	46,3	34,2	29,2	29,4	27,8	23,3	19,7	2,9
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	48,2	36,0	47,5	35,3	30,3	29,1	27,8	23,5	20,1	3,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	50,5	37,9	49,8	37,9	33,1	29,6	29,0	23,5	20,4	3,3
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	46,9	28,7	45,8	35,8	33,7	31,1	33,3	29,7	26,0	4,5
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	45,7	29,6	44,4	34,7	33,0	30,4	31,9	28,3	24,1	4,2
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	43,6	30,8	42,6	31,1	26,5	29,2	27,9	23,6	18,9	3,1
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	44,7	31,9	43,8	32,1	27,5	29,1	27,8	23,2	18,8	2,9
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	44,6	27,5	43,5	33,3	30,9	29,0	31,0	27,2	23,5	3,1
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	41,4	28,4	40,4	29,0	24,5	27,0	26,9	22,7	17,9	2,4
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	42,3	29,5	41,3	29,8	25,3	28,3	27,3	22,9	18,2	2,5
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	43,3	30,6	42,4	30,8	26,2	28,2	27,3	22,5	18,0	2,2
109_B	APP x-20-31-42	4,50	40,3	27,5	39,3	27,9	23,5	25,4	25,7	21,5	16,6	1,1
109_C	APP x-20-31-42	7,50	41,2	28,5	40,1	28,7	24,3	26,7	26,1	21,7	16,8	1,2
109_D	APP x-20-31-42	10,50	42,0	29,6	41,1	29,6	25,1	26,5	26,1	21,3	16,5	0,7
110_B	APP x-20-31-42	4,50	53,3	34,4	51,0	43,8	42,0	42,3	43,1	38,2	30,1	17,5
110_C	APP x-20-31-42	7,50	53,9	35,8	51,6	44,3	42,5	43,6	43,6	38,5	30,6	18,9
110_D	APP x-20-31-42	10,50	54,4	37,2	52,2	44,7	42,8	43,9	43,8	38,6	30,7	18,9
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	55,1	40,1	53,8	44,1	42,4	38,1	40,5	37,1	35,6	17,4
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	56,3	40,7	55,0	45,9	43,7	40,8	41,9	37,9	36,1	18,0
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	59,2	42,0	56,8	49,1	46,1	49,4	49,5	44,6	38,6	24,9
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	60,4	43,1	58,6	50,3	46,7	49,5	49,5	44,6	38,9	24,9
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	57,7	42,9	56,5	46,3	43,8	40,8	43,5	40,1	39,0	20,3
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	59,1	43,6	57,7	48,5	46,7	43,4	45,4	42,0	40,0	21,7
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	61,3	44,9	59,2	51,0	48,5	50,5	50,4	45,8	41,6	26,4
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	62,2	45,9	60,4	51,9	48,9	50,8	50,6	46,0	42,0	26,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	56,1	41,6	55,0	44,4	41,3	38,9	41,5	38,1	36,9	18,3
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	57,3	42,5	56,2	46,0	42,7	41,2	42,6	38,9	37,6	19,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	59,4	43,8	57,7	48,5	45,0	48,1	47,8	43,3	39,3	23,7
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	56,1	41,6	55,0	44,4	41,3	38,9	41,5	38,1	36,9	18,3
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	62,9	47,0	61,3	52,1	48,7	50,8	50,8	46,6	43,1	27,0
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	63,4	47,7	61,8	52,5	49,5	50,8	51,0	46,8	43,7	27,3
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	60,9	45,2	59,4	50,0	47,2	48,1	48,6	44,6	41,9	25,2
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	61,4	45,9	59,9	50,4	47,5	48,0	48,8	44,9	42,6	25,7
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	55,9	40,9	54,4	45,8	42,7	40,5	43,2	39,9	38,7	19,7
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	56,9	41,7	55,5	46,4	44,4	41,7	43,3	39,8	37,6	19,3
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	59,2	43,0	56,9	48,9	46,1	49,1	49,1	45,0	40,3	24,7
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	60,4	44,0	58,6	50,0	46,6	49,2	49,1	44,9	40,4	24,7
116_A	APP 43-51	13,50	59,9	43,8	58,2	49,4	46,4	48,0	48,1	43,8	40,3	23,6
116_B	APP 43-51	16,50	60,2	44,4	58,6	49,5	46,6	47,8	48,0	43,9	40,8	23,9
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	56,3	41,5	54,9	45,4	43,1	40,7	43,6	40,4	38,9	20,0
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	58,5	43,3	57,2	47,7	45,3	42,9	44,8	41,4	39,6	21,1
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	60,2	42,9	57,6	50,4	47,6	50,5	50,4	46,3	41,1	25,8
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	61,1	43,9	59,0	51,2	48,0	50,6	50,4	46,2	41,1	25,7
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	56,1	40,3	54,3	44,8	43,6	40,6	42,6	39,8	44,5	21,9
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	57,3	41,0	55,3	46,7	44,4	44,2	45,4	42,4	44,9	24,1
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	59,2	42,2	56,8	48,9	46,0	48,7	48,5	44,8	45,3	25,5
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	59,7	43,0	57,6	49,4	46,2	48,7	48,5	44,6	45,1	25,3
119_A	APP 59-61	19,50	54,3	40,6	53,4	43,1	39,6	38,3	36,7	30,9	25,4	6,0
119_B	APP 59-61	22,50	56,0	42,0	55,0	44,7	40,9	39,6	38,8	33,5	28,3	10,3
120_A	APP 60-62	19,50	54,7	40,4	53,6	44,0	41,7	39,7	38,0	32,2	26,1	17,1
120_B	APP 60-62	22,50	56,7	41,9	55,3	46,0	43,2	43,8	43,2	37,9	29,8	19,4
121_A	APP 43-51	13,50	53,2	38,4	51,2	42,3	38,5	42,7	42,3	39,0	32,9	18,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
121_B	APP 43-51	16,50	54,5	39,8	53,1	43,7	39,4	41,2	40,5	37,3	32,0	16,3
150_A	dak blok A	0,10	55,4	40,0	53,9	44,8	43,7	39,6	41,8	38,6	36,5	18,3
151_A	dak blok A	0,10	56,6	41,3	55,2	45,8	44,5	40,4	42,9	39,7	37,9	19,8
152_A	dak blok A	0,10	57,7	42,6	56,3	46,7	45,1	41,4	44,0	40,9	39,3	21,2
153_A	dak blok A	0,10	59,4	44,5	58,1	48,1	46,1	42,8	45,7	42,6	41,4	23,4
154_A	dak blok A	0,10	57,9	43,0	56,6	46,8	44,6	41,8	44,3	41,1	39,7	21,2
155_A	dak blok A	0,10	56,3	40,7	54,7	45,7	43,7	42,3	43,6	40,1	38,1	19,4
156_A	dak blok A	0,10	56,3	41,1	54,9	45,7	43,7	41,1	43,0	39,5	37,6	18,9
157_A	dak blok A	0,10	57,2	41,7	55,7	46,6	44,6	42,6	44,0	40,5	38,5	19,9
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	44,0	30,7	43,3	32,0	27,2	25,0	24,9	20,0	14,8	-1,5
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	47,2	32,5	46,3	36,2	32,2	31,4	30,7	23,9	17,2	0,4
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	48,5	33,6	47,6	37,6	33,9	33,0	31,9	25,3	19,4	0,8
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	49,7	34,3	48,3	38,6	35,8	34,9	37,2	34,2	32,7	13,2
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	51,7	35,2	50,2	41,5	39,3	36,9	38,3	34,5	32,9	13,5
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	53,1	37,5	51,6	42,2	41,5	38,0	39,6	36,1	33,6	14,6
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	53,5	37,8	52,0	43,0	41,8	38,8	39,9	36,4	33,8	14,9
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	45,3	31,5	44,5	33,4	29,0	26,1	26,3	21,2	16,0	-1,2
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	46,8	32,5	45,9	35,4	32,0	29,0	30,0	24,8	20,8	0,9
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	48,2	33,1	46,7	36,6	34,1	32,3	37,0	34,2	32,9	13,4
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	50,3	34,2	48,5	40,6	38,2	35,2	37,8	34,4	33,1	13,7
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	52,4	37,3	51,1	41,2	39,6	36,2	39,0	36,2	33,8	14,7
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	52,9	37,7	51,4	42,4	41,5	37,2	39,5	36,3	34,0	15,0
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	53,1	38,0	51,6	42,6	41,6	37,7	39,6	36,4	34,1	15,2
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	51,3	32,7	49,5	41,6	39,3	36,5	39,3	35,9	34,5	14,7
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	53,6	34,4	52,5	42,3	40,0	36,9	39,5	36,2	34,7	15,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	54,0	36,5	52,7	42,8	41,3	37,9	41,1	37,9	35,4	16,0
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	54,4	36,8	52,9	43,4	43,2	38,7	41,2	38,1	35,6	16,2
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	54,7	37,0	53,2	44,2	43,3	39,0	41,3	38,2	35,8	16,5
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	54,9	37,3	53,4	44,4	43,5	39,6	41,5	38,3	35,9	16,7
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	52,6	37,4	51,0	42,1	41,1	38,1	39,1	35,8	33,5	14,2
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	53,0	37,6	51,3	42,5	41,4	41,0	40,2	36,4	33,8	14,7
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	53,5	37,7	51,5	42,8	41,8	42,7	41,1	37,0	34,3	16,1
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	53,7	37,8	51,7	43,1	42,0	43,5	41,9	37,7	34,5	16,5
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	54,0	38,0	51,9	43,5	42,2	43,8	42,7	38,8	34,8	17,2
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	52,8	35,0	51,6	41,5	39,2	36,0	38,7	35,3	33,8	13,7
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	53,2	35,7	51,8	42,0	40,5	36,9	40,3	37,1	34,5	14,7
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	53,5	35,9	52,0	42,4	41,9	37,8	40,4	37,2	34,7	15,0
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	53,8	36,1	52,3	43,4	42,6	38,1	40,5	37,4	34,8	15,2
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	54,0	36,4	52,5	43,5	42,7	38,4	40,7	37,5	35,0	15,4
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	54,1	36,6	52,6	43,7	42,8	38,8	40,8	37,6	35,1	15,6
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	51,8	36,7	50,2	41,3	40,4	37,0	38,4	35,1	32,7	13,1
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	52,1	36,8	50,4	41,6	40,6	39,0	38,9	35,3	32,8	13,3
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	52,6	36,9	50,7	42,0	40,9	41,8	39,7	35,8	33,1	14,4
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	52,9	37,0	50,8	42,2	41,3	43,1	40,7	36,1	33,2	14,5
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	53,2	37,1	51,0	42,5	41,5	44,0	41,3	36,6	33,4	14,9
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	49,6	34,6	48,4	38,3	36,1	32,7	35,4	31,9	30,3	9,8
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	49,8	34,8	48,4	38,6	37,2	33,5	37,0	33,8	31,0	10,9
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	50,1	35,0	48,6	38,9	38,1	34,3	37,1	33,9	31,2	11,1
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	50,4	35,2	48,8	40,0	39,2	34,6	37,2	34,0	31,3	11,3
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	50,6	35,5	49,0	40,1	39,3	34,8	37,3	34,1	31,5	11,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	50,7	35,7	49,1	40,2	39,5	35,0	37,4	34,2	31,6	11,7
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	50,8	35,7	49,3	40,3	39,5	35,3	37,4	34,2	31,6	11,7
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	49,5	34,2	48,0	38,4	37,4	33,7	36,4	33,2	30,4	9,9
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	49,6	34,4	48,0	39,0	38,6	33,9	36,5	33,3	30,5	10,1
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	49,8	34,6	48,2	39,4	38,7	34,2	36,6	33,4	30,6	10,3
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	49,9	34,9	48,4	39,5	38,8	34,2	36,7	33,5	30,7	10,5
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	50,1	35,0	48,5	39,6	38,9	34,4	36,8	33,6	30,9	10,6
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	50,2	35,1	48,6	39,8	38,9	34,7	36,9	33,7	30,9	10,7
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	48,7	33,4	47,3	37,7	36,8	32,9	35,7	32,5	29,5	8,6
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	49,0	33,6	47,5	38,3	38,1	33,2	35,9	32,6	29,6	8,8
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	49,1	33,8	47,4	38,8	38,1	33,4	35,9	32,7	29,7	9,0
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	49,2	34,0	47,6	38,9	38,1	33,7	36,0	32,7	29,9	9,2
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	49,3	34,2	47,7	38,9	38,2	33,6	36,1	32,8	30,0	9,3
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	49,4	34,3	47,8	39,0	38,2	33,8	36,1	32,9	30,1	9,5
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	49,5	34,4	47,9	39,1	38,3	34,0	36,2	32,9	30,1	9,5
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	48,6	33,1	47,0	38,4	37,7	32,7	35,5	32,2	29,1	7,9
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	48,8	33,3	47,2	38,5	37,8	32,9	35,6	32,3	29,2	8,1
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	48,7	33,6	47,0	38,4	37,8	32,9	35,5	32,2	29,2	8,3
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	48,7	33,7	47,1	38,4	37,7	33,0	35,5	32,3	29,3	8,4
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	48,8	33,8	47,2	38,5	37,7	33,2	35,6	32,3	29,4	8,5
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	48,9	33,9	47,3	38,6	37,8	33,4	35,6	32,4	29,5	8,6
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	42,2	24,2	40,5	32,2	31,9	26,8	29,2	25,7	21,2	-3,4
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	42,6	23,3	41,1	32,3	31,8	27,3	29,4	25,8	21,3	-3,2
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	42,9	23,6	41,4	32,6	32,0	27,6	29,4	25,8	21,4	-3,1
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	43,0	24,0	41,6	32,8	32,0	28,0	29,5	25,8	21,4	-3,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	37,5	24,5	36,4	25,9	22,0	24,1	21,0	15,9	10,7	-9,0
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	38,1	25,3	37,1	26,5	22,6	23,9	20,9	15,9	10,7	-8,9
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	39,5	27,1	38,6	27,8	24,4	22,7	20,2	14,8	9,7	-9,3
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	42,2	21,0	40,8	31,6	31,1	27,2	29,2	25,6	21,1	-3,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	42,5	22,0	41,0	32,0	31,8	27,6	29,3	25,7	21,1	-3,4
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	38,1	22,6	35,2	29,4	30,4	26,0	26,1	22,5	14,7	-7,0
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	36,5	23,2	35,3	24,7	20,5	23,9	20,7	15,7	10,4	-9,1
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	37,2	24,2	36,2	25,3	20,9	23,9	20,7	15,7	10,5	-9,1
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	38,9	26,4	38,1	26,2	21,3	22,5	20,0	14,8	9,7	-9,4
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	41,7	20,7	40,4	31,0	29,8	26,0	28,8	25,2	20,6	-4,1
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	42,1	21,5	40,6	31,5	31,4	27,0	29,0	25,3	20,7	-3,9
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	42,2	22,2	40,7	31,7	31,5	27,4	29,1	25,4	20,8	-3,7
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	38,1	22,7	35,2	29,5	30,1	25,9	26,0	22,3	14,6	-6,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	36,6	23,4	35,4	24,7	20,7	24,1	21,1	16,0	10,8	-8,4
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	37,5	24,2	36,5	25,5	21,1	24,2	21,1	16,1	10,8	-8,4
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	37,6	24,8	36,7	25,2	20,6	22,6	20,1	15,0	10,3	-8,8
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	42,0	22,1	40,5	31,4	31,2	26,9	28,8	25,1	20,3	-4,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	42,1	22,3	40,6	31,6	31,2	27,3	28,9	25,1	20,4	-3,9
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	36,2	22,6	34,9	24,5	20,8	24,3	21,5	16,4	11,2	-7,5
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	36,4	22,7	35,1	24,7	20,9	24,4	21,5	16,5	11,2	-7,5
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	36,6	23,0	35,3	24,9	21,0	24,5	21,6	16,5	11,3	-7,4
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	36,4	23,6	35,3	24,4	20,3	23,2	20,9	15,8	11,0	-7,6
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	41,6	21,9	40,1	31,1	31,0	26,4	28,5	24,8	20,0	-4,3
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	41,8	22,2	40,3	31,4	31,0	26,9	28,6	24,9	20,0	-4,0
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	37,8	22,5	35,0	29,1	29,8	25,5	25,9	22,1	14,5	-5,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	36,4	22,9	34,9	25,4	22,1	24,7	22,0	16,9	11,7	-6,5
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	36,6	23,1	35,2	25,7	22,5	24,8	22,0	17,0	11,8	-6,5
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	36,9	23,5	35,5	26,1	23,0	24,8	21,9	16,9	11,9	-6,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	36,9	24,1	35,6	26,1	23,0	23,8	21,4	16,4	11,7	-6,6
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	41,9	23,1	40,4	31,7	30,9	27,1	28,6	24,8	19,8	-3,4
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	38,6	23,5	36,0	30,0	29,8	26,1	26,1	22,3	15,0	-4,5
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	37,4	23,8	36,0	26,7	23,2	25,5	22,9	18,1	12,9	-4,9
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	37,7	24,1	36,4	26,9	23,5	25,4	22,4	17,7	12,8	-5,2
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	37,9	24,4	36,6	27,2	24,0	25,5	22,4	17,7	12,9	-5,2
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	37,8	24,6	36,5	27,1	24,1	24,9	22,1	17,4	12,8	-5,2
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	38,2	24,9	37,0	27,4	24,0	24,5	21,9	17,2	12,7	-5,3
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	38,5	25,4	37,3	27,7	24,2	24,5	21,8	16,9	12,7	-5,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	39,2	26,2	38,1	28,4	24,8	24,8	22,0	17,2	12,7	-5,3
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	40,2	27,2	39,2	29,2	25,5	24,9	21,8	17,0	12,7	-5,5
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	43,0	30,3	42,1	31,6	27,8	26,0	22,5	17,0	12,7	-5,6
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	39,7	25,0	37,8	30,1	29,8	25,4	25,8	22,1	15,0	-4,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	39,6	26,3	38,5	28,3	24,3	25,0	22,6	17,7	12,8	-4,8
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	40,0	26,9	39,0	28,7	24,9	25,8	22,8	17,7	12,8	-4,9
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	40,9	27,5	39,8	29,8	25,6	26,8	23,5	18,4	13,4	-4,2
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	41,5	28,3	40,5	30,2	26,2	26,8	23,5	18,4	13,5	-4,2
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	42,6	29,4	41,6	31,5	27,9	26,7	23,7	18,2	13,5	-4,2
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	42,3	29,2	41,3	31,3	28,0	26,3	24,0	18,1	13,4	-4,3
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	42,6	29,4	41,6	31,7	28,2	26,6	24,1	18,0	13,4	-4,3
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	43,0	29,9	42,0	32,0	28,5	27,3	24,1	18,0	13,4	-4,3
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	43,6	30,4	42,7	32,6	28,9	27,6	24,3	18,1	13,4	-4,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	45,2	31,7	44,2	34,0	30,2	28,5	25,2	18,4	13,5	-4,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	44,9	28,5	43,8	34,3	32,2	28,9	29,2	25,0	20,0	-1,3
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	44,1	28,9	42,8	33,7	31,6	28,8	27,8	23,3	16,9	-1,4
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	44,1	29,4	43,1	33,1	29,3	29,1	26,3	20,7	15,8	-1,5
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	44,4	29,9	43,5	33,4	29,7	29,8	26,3	20,5	15,6	-1,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	44,8	30,3	43,8	33,7	29,9	29,9	26,3	20,5	15,6	-1,7
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	45,4	30,9	44,4	34,2	30,4	30,1	26,7	20,6	15,7	-1,7
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	46,7	31,9	45,9	35,5	31,8	29,8	27,0	20,6	15,8	-1,7
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	52,5	37,2	50,9	42,1	41,1	38,5	39,1	35,7	33,2	14,0
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	53,2	37,6	51,4	42,7	41,5	41,1	41,0	37,1	34,0	16,3
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	53,5	37,7	51,6	42,9	41,7	42,5	41,4	37,5	34,2	16,3
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	53,8	37,8	51,8	43,3	42,0	43,0	42,0	38,4	34,5	17,0
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	54,0	37,9	52,0	43,4	42,0	43,3	42,6	38,5	34,5	17,0
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	39,5	27,5	38,6	27,2	23,1	24,2	22,0	17,4	12,9	-5,0
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	39,8	27,8	38,9	27,4	23,3	24,2	21,8	17,1	13,0	-5,0
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	40,4	28,4	39,5	28,2	24,1	24,3	22,0	17,4	13,0	-5,1
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	41,1	29,0	40,1	28,9	24,9	24,6	21,9	17,3	13,0	-5,1
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	43,0	30,6	42,1	31,1	27,3	26,6	22,2	17,3	13,0	-5,2
250_A	dak blok B	0,10	52,4	34,9	50,9	41,7	41,2	37,2	39,1	35,9	33,5	14,3
251_A	dak blok B	0,10	48,9	33,2	46,8	38,0	37,4	35,5	38,7	35,5	33,1	13,8
252_A	dak blok B	0,10	48,5	32,8	46,2	37,6	38,1	35,5	38,0	34,8	32,3	12,7
253_A	dak blok B	0,10	42,9	30,0	42,1	30,9	26,6	24,4	22,1	16,4	12,0	-6,7
254_A	dak blok B	0,10	48,9	32,5	47,7	37,6	34,8	32,8	34,8	31,3	29,6	8,2
255_A	dak blok B	0,10	48,6	31,5	47,0	38,3	37,7	32,9	35,4	32,2	29,2	8,2
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	48,3	28,1	46,8	38,2	37,7	32,0	34,6	31,1	27,3	6,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	48,5	28,3	47,0	38,4	37,9	32,4	34,8	31,4	27,5	6,3
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	48,6	28,6	47,1	38,5	38,0	32,6	34,9	31,5	27,6	6,5
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	48,8	28,9	47,3	38,6	38,1	32,9	35,0	31,5	27,7	6,6
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	48,6	29,4	47,1	38,4	37,8	32,8	34,7	31,3	27,6	6,7
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	49,0	30,5	47,5	38,8	38,1	33,1	34,9	31,4	27,7	6,8
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	50,4	32,9	48,8	39,8	39,6	34,5	37,4	34,1	31,0	9,7
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	50,6	33,0	49,0	40,3	39,7	34,7	37,5	34,2	31,2	9,9
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	50,7	33,2	49,1	40,4	39,8	35,0	37,6	34,3	31,3	10,1
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	50,8	33,5	49,2	40,5	39,9	35,3	37,7	34,4	31,4	10,2
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	50,8	33,6	49,3	40,5	39,7	35,6	37,7	34,4	31,4	10,1
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	48,9	33,7	47,3	38,5	37,7	34,1	35,6	32,3	29,3	8,4
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	52,3	33,1	50,6	42,4	42,1	36,7	39,5	36,3	32,9	11,8
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	52,4	33,3	50,8	42,4	42,0	36,9	39,5	36,3	33,0	11,8
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	52,5	33,5	50,9	42,5	42,1	37,1	39,6	36,4	33,1	12,0
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	51,5	33,6	49,8	41,6	41,2	36,3	38,5	35,3	32,0	11,2
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	51,6	33,7	49,9	41,7	41,3	36,5	38,6	35,4	32,1	11,3
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	51,7	33,8	50,0	41,7	41,3	36,7	38,7	35,4	32,2	11,4
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	52,5	33,2	51,1	41,9	41,3	36,6	39,4	36,1	33,2	11,7
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	52,7	33,3	51,2	42,2	41,4	36,8	39,5	36,2	33,3	11,8
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	51,9	33,5	50,4	41,4	40,4	36,2	38,5	35,2	32,4	11,2
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	52,0	33,6	50,5	41,4	40,5	36,4	38,6	35,3	32,5	11,3
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	52,0	33,7	50,6	41,5	40,5	36,5	38,6	35,4	32,6	11,4
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	50,2	33,8	48,8	39,6	38,4	34,9	36,6	33,3	30,6	9,4
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	50,7	33,0	49,5	39,4	36,7	34,6	36,8	33,2	31,2	8,9
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	50,8	33,1	49,6	39,5	37,4	34,6	37,4	34,0	31,5	9,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	49,9	33,3	48,5	38,8	37,3	34,0	36,5	33,2	30,6	8,8
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	50,0	33,4	48,7	39,1	37,9	34,3	36,6	33,3	30,7	9,0
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	50,1	33,5	48,8	39,4	38,0	34,4	36,7	33,3	30,7	9,1
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	50,2	33,7	48,9	39,4	38,1	34,6	36,7	33,4	30,8	9,2
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	49,5	33,0	48,2	38,4	36,6	33,5	36,2	32,9	30,2	8,3
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	49,6	33,2	48,3	38,5	37,2	33,7	36,3	33,0	30,3	8,5
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	49,8	33,3	48,4	38,9	37,8	34,0	36,4	33,1	30,4	8,6
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	49,9	33,4	48,5	39,2	37,8	34,1	36,5	33,1	30,5	8,8
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	50,0	33,6	48,6	39,2	37,9	34,3	36,5	33,2	30,6	8,9
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	41,9	27,6	41,0	31,0	28,4	24,5	23,4	17,5	11,6	-10,5
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	42,2	27,9	41,2	31,3	28,5	25,2	23,7	17,7	11,9	-10,2
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	42,4	28,1	41,4	31,4	28,7	25,9	23,9	17,8	12,0	-10,1
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	42,8	28,6	41,8	31,7	28,9	25,9	24,1	18,2	14,6	-9,9
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	43,9	29,7	43,0	32,7	29,7	26,1	24,6	18,6	14,9	-9,8
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	44,9	30,7	43,7	34,4	32,3	28,2	28,5	23,4	19,5	-4,8
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	34,4	22,3	33,3	22,1	18,9	20,0	16,2	11,3	7,7	-13,8
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	34,9	22,7	33,9	22,8	19,6	21,7	17,1	11,6	7,9	-13,5
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	35,5	23,2	34,4	23,4	20,3	22,8	17,7	11,9	8,1	-13,1
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	36,4	24,1	35,3	24,3	21,1	22,9	17,7	11,9	8,2	-12,9
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	38,6	26,0	37,7	26,8	23,4	22,9	17,9	11,9	8,2	-12,9
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	46,5	31,2	44,8	36,8	36,6	31,7	32,5	29,0	23,2	3,1
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	35,3	15,7	33,8	26,0	26,5	16,1	14,0	10,0	4,5	-10,3
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	33,9	21,1	32,6	22,3	19,5	21,4	17,8	12,9	8,4	-12,4
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	34,6	21,8	33,4	23,1	20,3	22,4	18,3	13,0	8,6	-12,1
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	35,4	23,0	34,3	24,0	21,2	21,7	17,7	12,7	8,6	-12,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	38,3	25,4	37,3	27,2	24,5	22,2	17,8	12,7	8,6	-12,1
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	36,7	20,2	35,2	27,5	26,3	22,2	20,7	16,0	10,6	-10,1
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	37,0	16,0	34,7	28,3	30,5	19,9	19,8	16,9	9,1	-3,4
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	37,7	21,6	34,7	29,0	30,3	25,3	26,4	23,0	15,0	-6,1
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	38,3	22,9	35,3	29,3	31,1	25,4	26,3	22,9	15,0	-7,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	37,6	24,7	36,5	26,4	23,2	22,7	19,4	14,6	9,4	-10,6
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	39,1	26,5	38,2	28,1	25,3	21,7	18,9	13,7	8,9	-11,1
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	42,4	20,6	40,6	33,2	33,3	27,0	28,3	24,6	17,1	-4,7
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	42,3	21,2	41,0	31,7	30,5	27,7	28,9	24,9	21,7	-2,6
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	42,7	21,9	41,1	32,2	32,2	28,2	30,1	26,5	22,3	-1,8
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	38,7	23,1	35,8	29,9	31,0	25,9	26,5	23,0	15,3	-6,8
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	38,0	24,9	36,9	26,3	22,4	23,7	20,4	15,3	10,4	-10,2
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	39,0	26,6	38,1	27,2	23,8	21,8	19,3	13,7	8,8	-11,0
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	44,1	22,3	42,9	33,7	32,1	28,1	30,2	26,2	22,8	-1,8
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	42,7	22,6	40,9	33,2	32,9	27,5	29,5	25,9	19,9	-3,6
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	42,9	23,0	41,3	32,6	32,6	28,4	30,1	26,5	22,2	-2,0
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	42,9	23,5	41,3	32,8	32,7	28,2	30,0	26,4	22,2	-2,0
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	39,5	24,4	36,9	31,1	31,4	26,0	26,6	23,1	15,3	-6,7
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	39,6	26,2	38,5	28,8	25,9	24,2	20,9	15,7	10,5	-10,0
350_A	dak blok D	0,10	46,9	29,8	44,8	37,4	37,2	33,0	34,9	31,6	28,6	7,3
351_A	dak blok D	0,10	47,1	29,7	44,4	38,1	38,9	33,5	35,8	32,6	29,0	8,0
352_A	dak blok D	0,10	48,1	29,7	46,3	38,0	37,3	33,5	35,5	32,0	29,0	7,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	46,9	31,7	45,0	36,7	35,2	33,1	35,1	31,8	28,8	6,9
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	48,0	32,9	46,4	37,7	36,9	32,3	34,8	31,5	28,5	7,0
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	48,2	33,1	46,6	37,8	37,0	32,6	34,9	31,7	28,7	7,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	42,3	27,7	40,9	31,8	29,9	29,4	27,6	22,8	20,0	-7,6
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	41,8	28,0	40,7	31,3	29,5	24,0	24,2	18,7	14,6	-10,3
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	42,2	28,5	41,1	31,6	29,7	24,6	24,5	19,0	15,2	-9,8
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	41,0	26,5	39,7	29,9	27,3	28,5	26,0	21,5	19,4	-8,6
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	40,4	26,8	39,5	29,1	26,5	21,1	20,1	14,7	13,1	-12,3
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	40,9	27,3	40,0	29,6	26,9	22,1	20,6	15,1	13,7	-11,8
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	39,0	25,7	38,1	27,5	24,7	19,7	18,3	13,2	12,6	-13,3
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	39,6	26,3	38,7	28,1	25,1	20,9	18,9	13,6	13,0	-12,8
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	41,3	27,7	40,5	29,8	26,6	22,5	20,3	14,7	13,8	-12,5
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	38,0	24,9	37,1	26,4	23,5	19,6	17,5	12,5	12,0	-14,2
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	38,7	25,5	37,9	27,1	24,0	21,0	18,2	12,9	12,2	-13,9
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	40,6	27,0	39,8	29,0	25,8	22,8	19,8	14,0	12,9	-13,5
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	36,2	23,1	35,4	24,1	20,2	19,0	16,9	12,9	11,7	-14,5
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	36,8	23,8	36,0	24,5	20,9	20,1	16,8	12,5	11,7	-14,4
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	39,0	25,4	38,2	26,9	23,3	21,9	18,2	12,9	12,4	-14,1
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	34,1	21,3	33,0	22,3	18,5	19,7	16,5	12,3	10,7	-15,4
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	34,4	22,3	33,4	22,4	19,0	19,5	15,8	11,2	10,7	-16,0
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	36,9	24,3	36,0	25,2	22,0	21,4	17,0	11,6	11,4	-15,7
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	40,9	21,1	39,0	30,5	30,9	29,0	29,1	25,1	21,1	-6,0
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	33,8	20,7	32,8	22,2	18,6	18,7	15,5	11,4	10,5	-16,3
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	34,0	21,3	33,1	22,0	18,6	18,8	15,2	10,6	10,3	-16,4
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	33,0	19,5	32,2	21,3	17,7	16,3	14,2	9,8	5,8	-16,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	36,5	23,8	35,8	23,9	19,7	17,6	14,5	9,8	5,8	-16,4
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	37,4	24,6	36,5	25,8	22,6	19,0	15,4	10,0	6,0	-16,1
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	39,7	20,2	37,8	30,7	32,7	18,1	19,4	17,5	9,4	-0,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

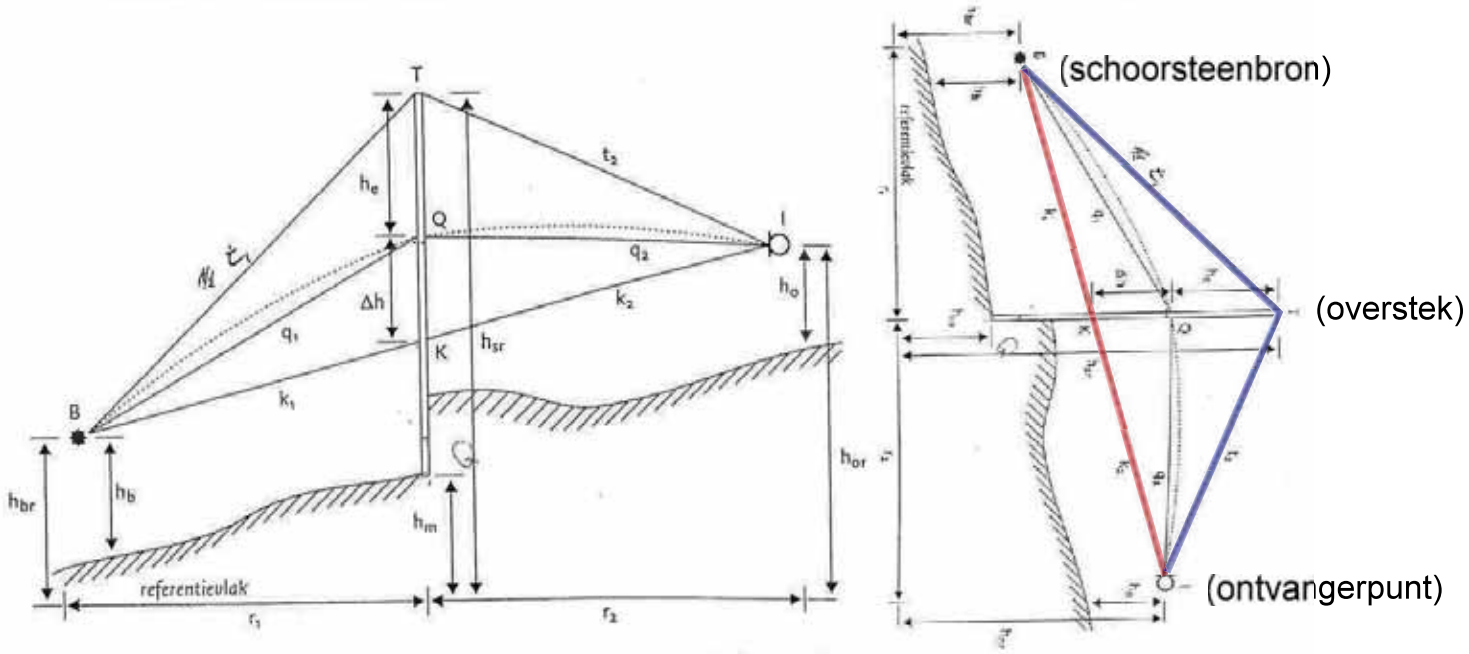
Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	38,2	25,6	37,4	26,5	23,0	19,0	16,6	10,9	6,6	-14,9
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	39,2	26,5	38,4	27,5	24,0	20,7	17,8	11,3	6,8	-14,5
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	43,8	27,7	40,6	36,2	35,3	30,5	32,7	29,1	25,6	2,7
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	42,5	28,4	41,3	32,0	29,9	26,6	24,5	18,8	13,2	-10,9
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	43,3	29,2	42,2	32,8	30,2	27,8	25,2	19,4	13,9	-10,5
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	47,2	31,3	45,0	37,5	37,8	33,2	35,8	32,5	29,1	6,4
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	47,4	31,5	45,2	37,9	37,8	33,5	35,9	32,6	29,2	6,5
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	47,6	31,7	45,5	38,0	37,9	33,8	36,0	32,6	29,3	6,6
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	46,7	31,6	45,2	35,9	35,4	30,9	33,5	30,2	26,9	4,3
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	46,9	31,7	45,4	36,5	35,5	31,2	33,6	30,3	27,0	4,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	47,1	31,9	45,6	36,6	35,6	31,6	33,7	30,3	27,0	4,5
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	47,1	32,0	45,7	36,3	35,2	31,3	34,0	30,7	27,5	5,3
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	47,3	32,1	45,8	36,4	35,7	31,5	34,1	30,8	27,6	5,4
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	47,5	32,3	46,0	36,8	36,1	31,8	34,2	30,9	27,7	5,6
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	49,0	32,6	47,7	37,9	36,0	32,6	35,4	32,4	29,6	7,5
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	49,2	32,7	47,8	38,1	36,8	33,1	35,8	32,5	29,7	7,6
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	49,3	32,8	47,9	38,3	37,4	33,4	35,9	32,6	29,8	7,8
450_A	dak blok E	0,10	48,3	29,7	46,7	38,3	37,1	33,1	35,6	32,2	29,4	7,2
451_A	dak blok E	0,10	47,4	31,8	45,9	36,9	36,0	31,4	33,7	30,4	27,1	4,8
452_A	dak blok E	0,10	44,8	29,4	42,9	34,4	34,1	30,4	32,8	29,4	26,0	2,9
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	51,3	36,1	49,8	40,7	39,6	35,4	38,0	34,8	32,4	12,4
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	49,8	34,9	48,4	38,7	36,8	34,6	37,1	33,7	32,3	12,1
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	50,6	34,5	49,0	39,8	38,7	35,5	38,1	34,7	32,7	12,2
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	50,7	34,2	49,2	40,5	38,9	35,1	37,7	34,3	32,2	11,5
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	51,1	34,1	49,9	40,3	38,7	34,8	37,4	34,0	31,8	10,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

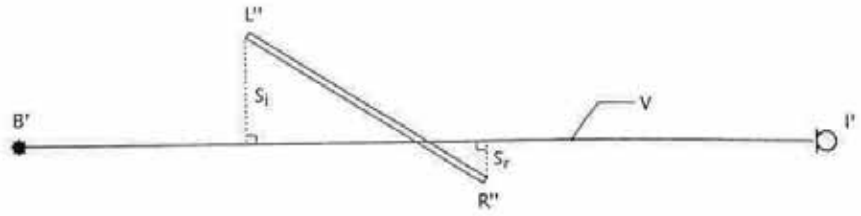
Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	50,9	34,3	49,6	40,0	38,6	34,6	37,2	33,7	31,5	10,4
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	47,1	31,0	45,8	36,2	35,5	30,8	33,0	29,6	26,2	4,2
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	47,0	30,7	45,7	36,4	35,4	30,8	32,9	29,5	26,2	4,1
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	44,8	31,6	43,9	33,7	31,2	25,5	25,3	19,8	17,3	-6,6
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	43,6	32,1	42,5	32,7	30,2	24,4	23,4	17,8	14,9	-6,6
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,5	32,8	43,4	33,5	30,8	25,0	24,1	18,5	15,5	-5,8
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	45,7	33,6	44,7	34,4	31,6	26,2	25,5	19,9	16,3	-5,1
550_A	dak blok C	0,10	51,7	35,7	50,2	40,9	39,8	36,0	38,6	35,4	32,7	12,2
551_A	dak blok C	0,10	50,2	34,8	48,4	40,1	39,7	34,7	37,2	34,0	31,0	10,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



FIGUUR C.5.5 *Toelichting op de geometrische parameters bij de berekening van D_{scherm}*



FIGUUR C.5.6 *Toelichting op de berekening van D_{scherm}*

Er worden drie situaties onderscheiden, die vervolgens behandeld worden:

a. V snijdt geen enkel scherm;
b. V snijdt één scherm;
c. V snijdt meer dan een scherm.

a. V snijdt geen scherm

In het geval dat vlak V geen enkel afschermend object snijdt, kunnen slechts grote, hoge objecten in de omgeving van de lijn van bron naar immissiepunt het geluidsveld van een puntbron beïnvloeden. Bij de berekening worden deze diffracties buiten beschouwing gelaten.

(5.9) $D_{scherm} = 0$ dB

Opmerking: door de splitsing van geluidsbronnen in kleinere deelbronnen wordt het effect van de discontinuïteit wel/geen afscherming sterk afgezwakt.

b. V snijdt één scherm

Uit de plaats van de punten K, Q en T enerzijds en de punten B en I anderzijds kunnen de lengten van de rechte verbindingslijnen k_1 = BK, k_2 = KI, q_1 = BQ, q_2 = QI, t_1 = BT en t_2 = TI worden berekend (zie figuur C.5.5).

afscherming langsgevel door galerijplaten P01-P03, P07-P08

hoogte schoorsteen	afstand tot binnengevel	hoogte wnp	hoogte overstek	diepte overstek	as the crow flies	t1	t2	ε(v)	Nv(f) 31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	D(scherm) 31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
41,00	16,00	1,50	3,00	1,80	42,62	40,57	2,34	0,29	0,0378	0,0768	0,1523	0,3046	0,6093	1,2185	2,4371	4,8741	9,7483	0,91	2,11	4,97	9,59	11,81	14,37	17,14	20,02	22,97
41,00	16,00	4,50	6,00	1,80	39,85	37,77	2,34	0,26	0,0338	0,0686	0,1362	0,2723	0,5447	1,0893	2,1787	4,3573	8,7146	0,89	2,06	4,82	9,27	11,43	13,94	16,68	19,55	22,49
41,00	16,00	7,50	9,00	1,80	37,12	35,01	2,34	0,23	0,0294	0,0598	0,1186	0,2372	0,4744	0,9488	1,8976	3,7952	7,5905	0,88	2,00	4,65	8,89	10,96	13,42	16,12	18,97	21,90
41,00	16,00	10,50	12,00	1,80	34,44	32,29	2,34	0,19	0,0247	0,0502	0,0996	0,1992	0,3985	0,7970	1,5939	3,1879	6,3758	0,86	1,93	4,44	8,44	10,40	12,77	15,43	18,25	21,16
41,00	16,00	13,50	15,00	1,80	31,82	29,62	2,34	0,15	0,0197	0,0400	0,0794	0,1587	0,3175	0,6349	1,2698	2,5397	5,0793	0,84	1,86	4,21	7,91	9,71	11,96	14,53	17,31	20,19
41,00	16,00	16,50	18,00	1,80	29,26	27,03	2,34	0,11	0,0144	0,0294	0,0582	0,1165	0,2330	0,4659	0,9318	1,8637	3,7273	0,82	1,78	3,94	7,27	8,84	10,91	13,35	16,05	18,90
41,00	16,00	19,50	21,00	1,80	26,80	24,53	2,34	0,07	0,0092	0,0187	0,0372	0,0743	0,1486	0,2972	0,5944	1,1888	2,3776	0,79	1,69	3,65	6,52	7,76	9,52	11,73	14,28	17,04

afscherming kopgevel door galerijplaten P01-P03, P07-P08

41,00	13,80	1,50	3,00	1,80	41,84	39,85	2,34	0,35	0,0455	0,0924	0,1833	0,3667	0,7333	1,4666	2,9332	5,8665	11,7330	0,93	2,20	5,24	10,14	12,47	15,10	17,90	20,80	23,76
41,00	13,80	4,50	6,00	1,80	39,02	37,00	2,34	0,32	0,0416	0,0845	0,1676	0,3352	0,6705	1,3409	2,6818	5,3637	10,7273	0,92	2,15	5,11	9,87	12,15	14,74	17,53	20,42	23,38
41,00	13,80	7,50	9,00	1,80	36,23	34,18	2,34	0,29	0,0373	0,0757	0,1502	0,3004	0,6008	1,2016	2,4032	4,8065	9,6130	0,91	2,10	4,95	9,55	11,77	14,32	17,08	19,96	22,91
41,00	13,80	10,50	12,00	1,80	33,48	31,38	2,34	0,25	0,0325	0,0660	0,1309	0,2619	0,5237	1,0475	2,0949	4,1899	8,3798	0,89	2,04	4,77	9,16	11,30	13,79	16,52	19,39	22,32

afscherming langsgevel door hoge overstek P01-P03, P07-P08

V snijdt geen scherm

~~41,00~~	~~16,00~~	~~1,50~~	~~18,00~~	~~5,20~~	~~42,62~~	~~25,41~~	~~17,30~~	~~0,09~~	~~0,0119~~	~~0,0242~~	~~0,0480~~	~~0,0959~~	~~0,1918~~	~~0,3837~~	~~0,7673~~	~~1,5346~~	~~3,0693~~	~~2,33~~	~~5,02~~	~~5,98~~	~~6,92~~	~~8,35~~	~~10,28~~	~~12,64~~	~~15,28~~	~~18,09~~
~~41,00~~	~~16,00~~	~~4,50~~	~~18,00~~	~~5,20~~	~~39,85~~	~~25,41~~	~~14,47~~	~~0,02~~	~~0,0030~~	~~0,0062~~	~~0,0122~~	~~0,0245~~	~~0,0489~~	~~0,0978~~	~~0,1957~~	~~0,3914~~	~~0,7827~~	~~2,22~~	~~4,58~~	~~5,11~~	~~5,43~~	~~6,00~~	~~6,95~~	~~8,40~~	~~10,35~~	~~12,71~~

V snijdt scherm

41,00	16,00	7,50	18,00	5,20	37,12	25,41	11,72	0,00	0,0002	0,0005	0,0009	0,0018	0,0036	0,0073	0,0145	0,0290	0,0580	2,18	4,43	4,80	4,82	4,87	4,98	5,17	5,54	6,19
41,00	16,00	10,50	18,00	5,20	34,44	25,41	9,13	0,09	0,01	0,02	0,05	0,10	0,20	0,39	0,78	1,57	3,13	2,33	5,03	6,00	6,95	8,40	10,34	12,71	15,35	18,17
41,00	16,00	13,50	18,00	5,20	31,82	25,41	6,88	0,47	0,0608	0,1236	0,2453	0,4906	0,9811	1,9622	3,9245	7,8490	15,6979	2,85	6,84	8,98	11,08	13,55	16,26	19,11	22,04	25,01
41,00	16,00	16,50	18,00	5,20	29,26	25,41	5,41	1,56	0,2017	0,4099	0,8134	1,6268	3,2535	6,5070	13,0141	26,0282	52,0564	3,86	9,72	12,85	15,51	18,33	21,24	24,20	27,19	30,19

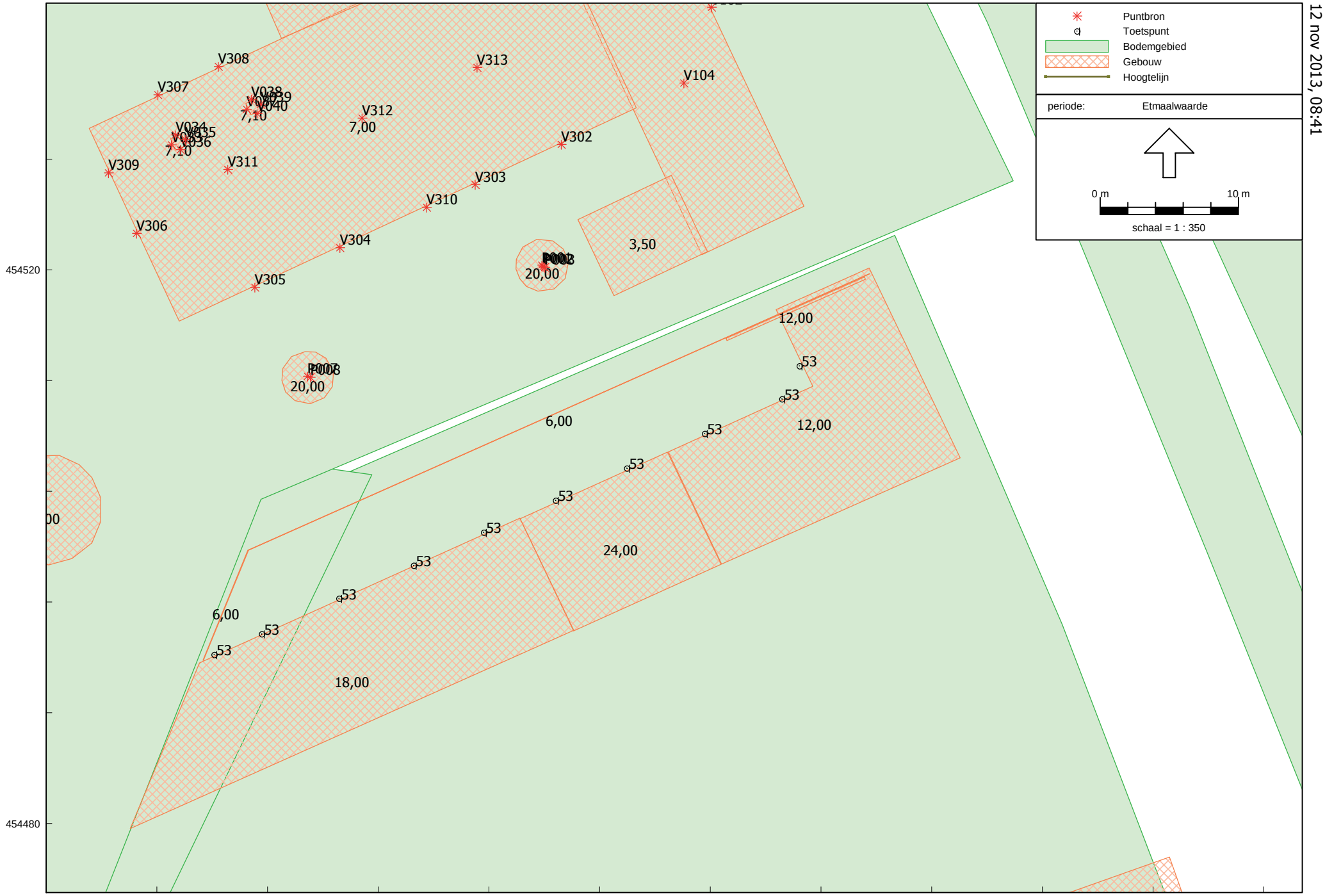
afscherming kopgevel door hoge overstek P01-P03, P07-P08

V snijdt geen scherm

~~41,00~~	~~13,80~~	~~1,50~~	~~12,00~~	~~2,90~~	~~41,84~~	~~30,98~~	~~10,89~~	~~0,03~~	~~0,0042~~	~~0,0086~~	~~0,0170~~	~~0,0341~~	~~0,0681~~	~~0,1363~~	~~0,2726~~	~~0,5452~~	~~1,0904~~	~~1,24~~	~~2,59~~	~~5,24~~	~~5,66~~	~~6,40~~	~~7,58~~	~~9,27~~	~~11,43~~	~~13,95~~

V snijdt scherm

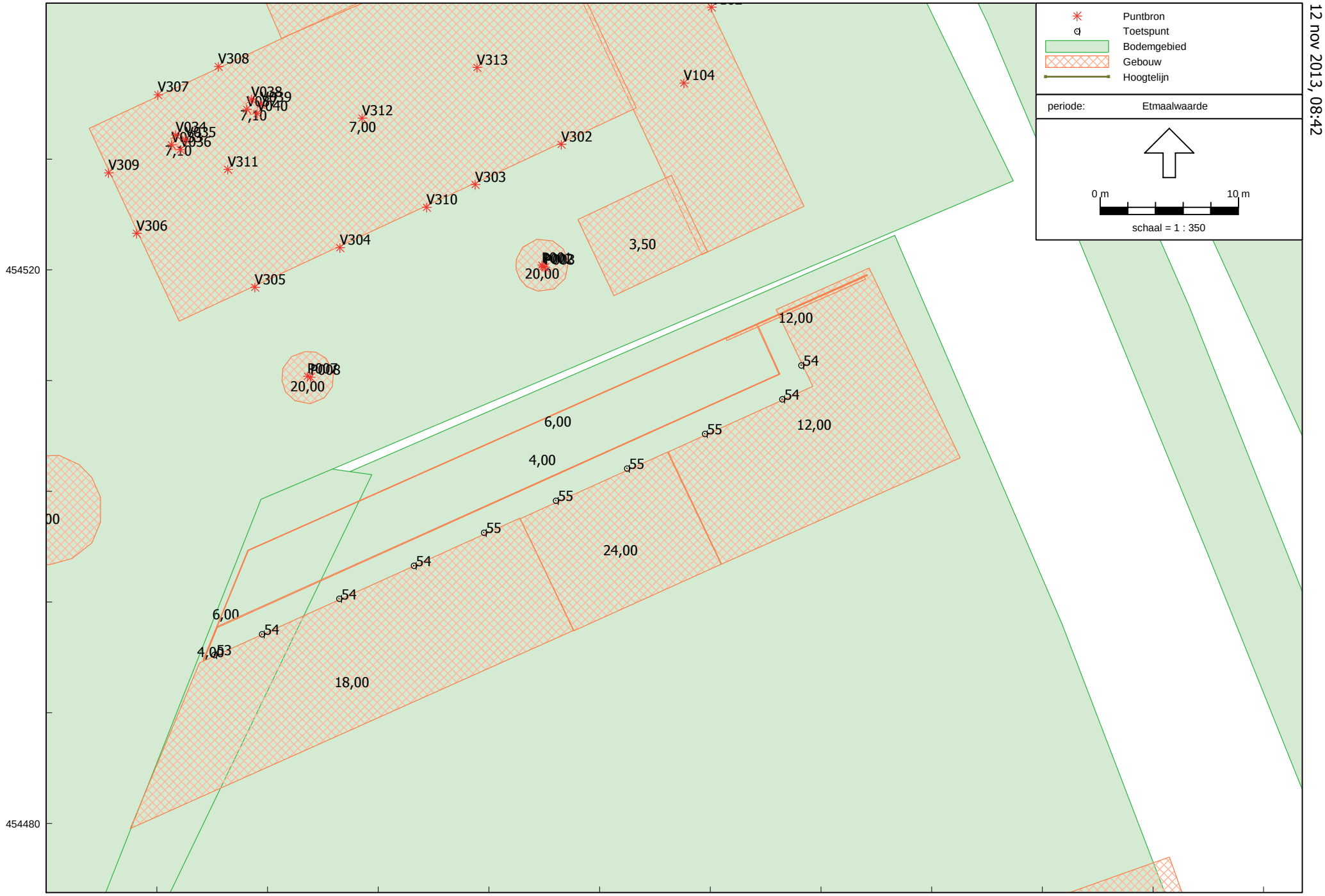
41,00	13,80	4,50	12,00	2,90	39,02	30,98	8,04	0,00	0,0000	0,0001	0,0001	0,0003	0,0006	0,0012	0,0024	0,0047	0,0095	1,21	2,47	4,78	4,78	4,79	4,81	4,84	4,91	5,04
41,00	13,80	7,50	12,00	2,90	36,23	30,98	5,35	0,10	0,0134	0,0271	0,0538	0,1077	0,2154	0,4307	0,8614	1,7228	3,4457	1,31	2,84	6,10	7,12	8,64	10,65	13,06	15,74	18,57
41,00	13,80	10,50	12,00	2,90	33,48	30,98	3,26	0,77	0,10	0,20	0,40	0,80	1,60	3,21	6,42	12,83	25,67	1,77	4,38	10,42	12,80	15,45	18,27	21,18	24,14	27,13



Kopie van HWC 05-2013 1,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:41

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

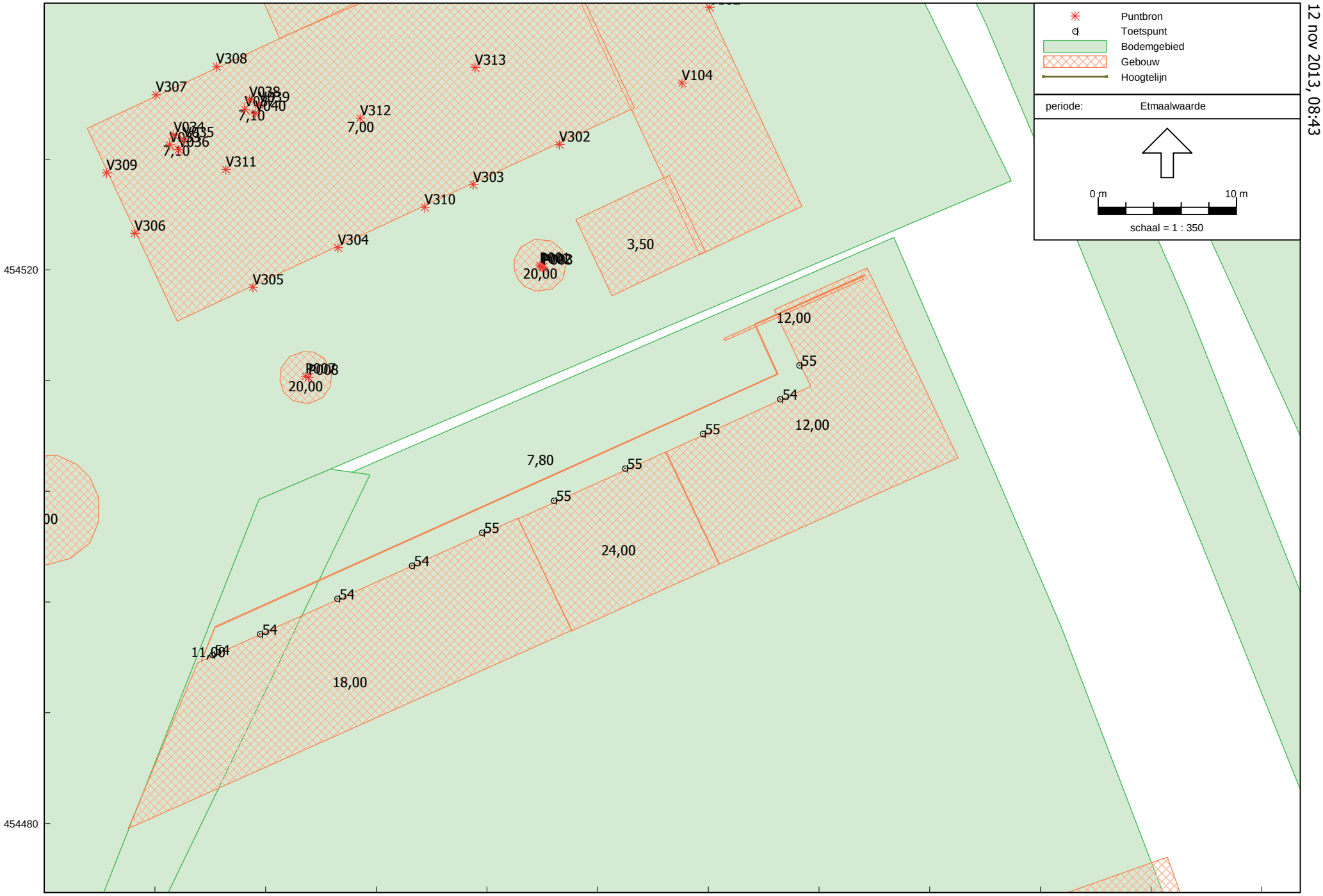
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 1,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30



Kopie van HWC 05-2013 4,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:42

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

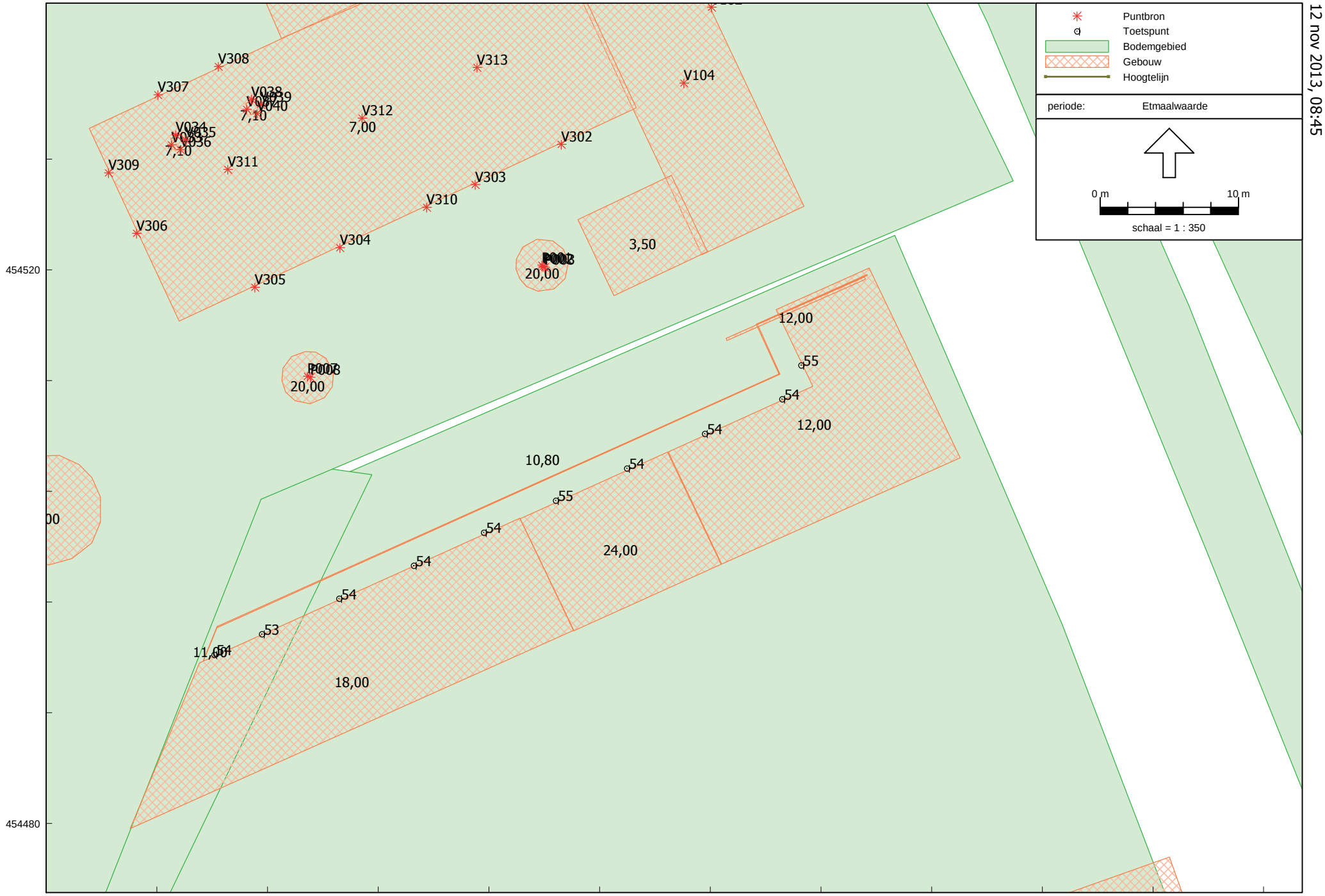
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 4,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30



Kopie van HWC 05-2013 7,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:43

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

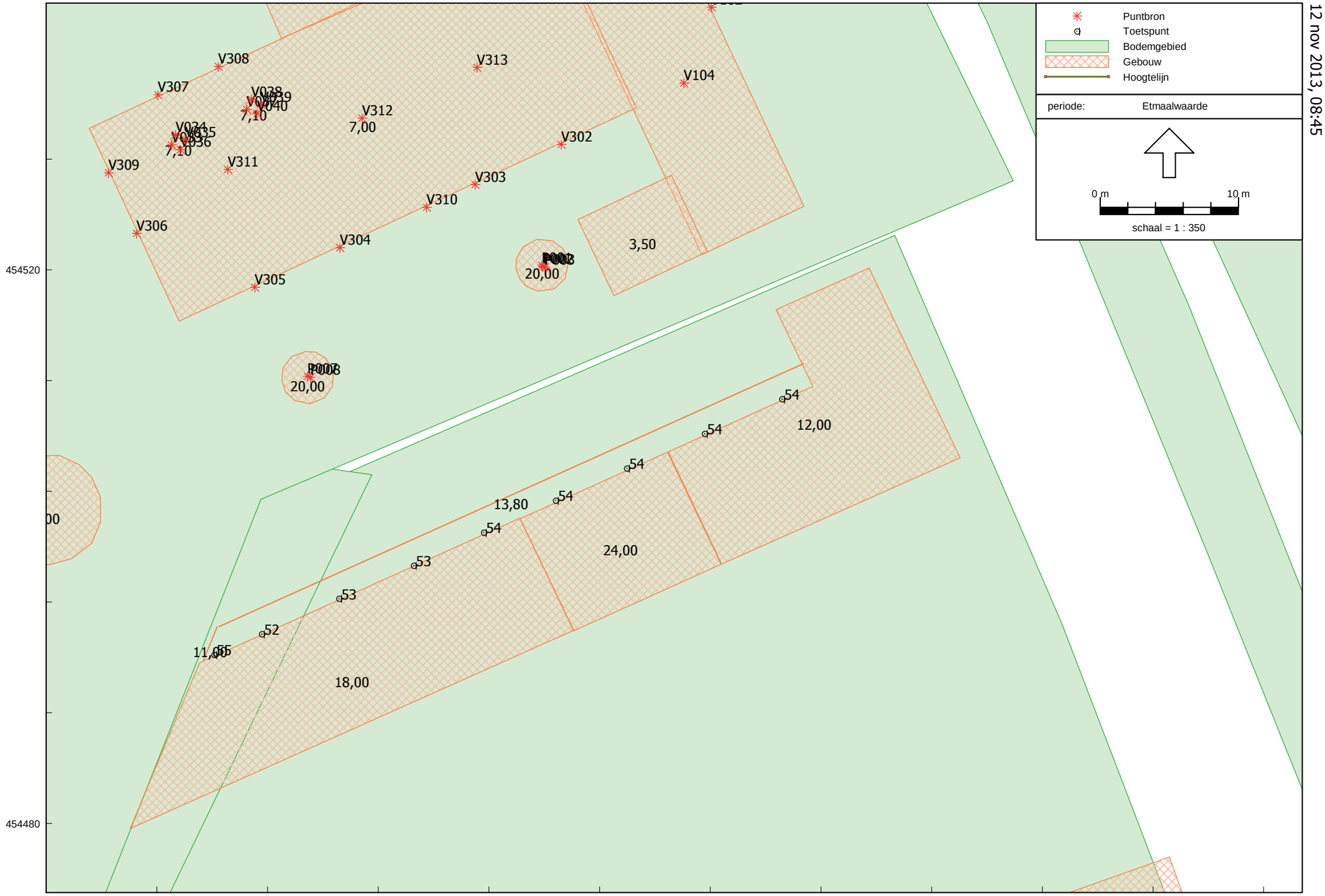
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 7,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30



Kopie van HWC 05-2013 10,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:45

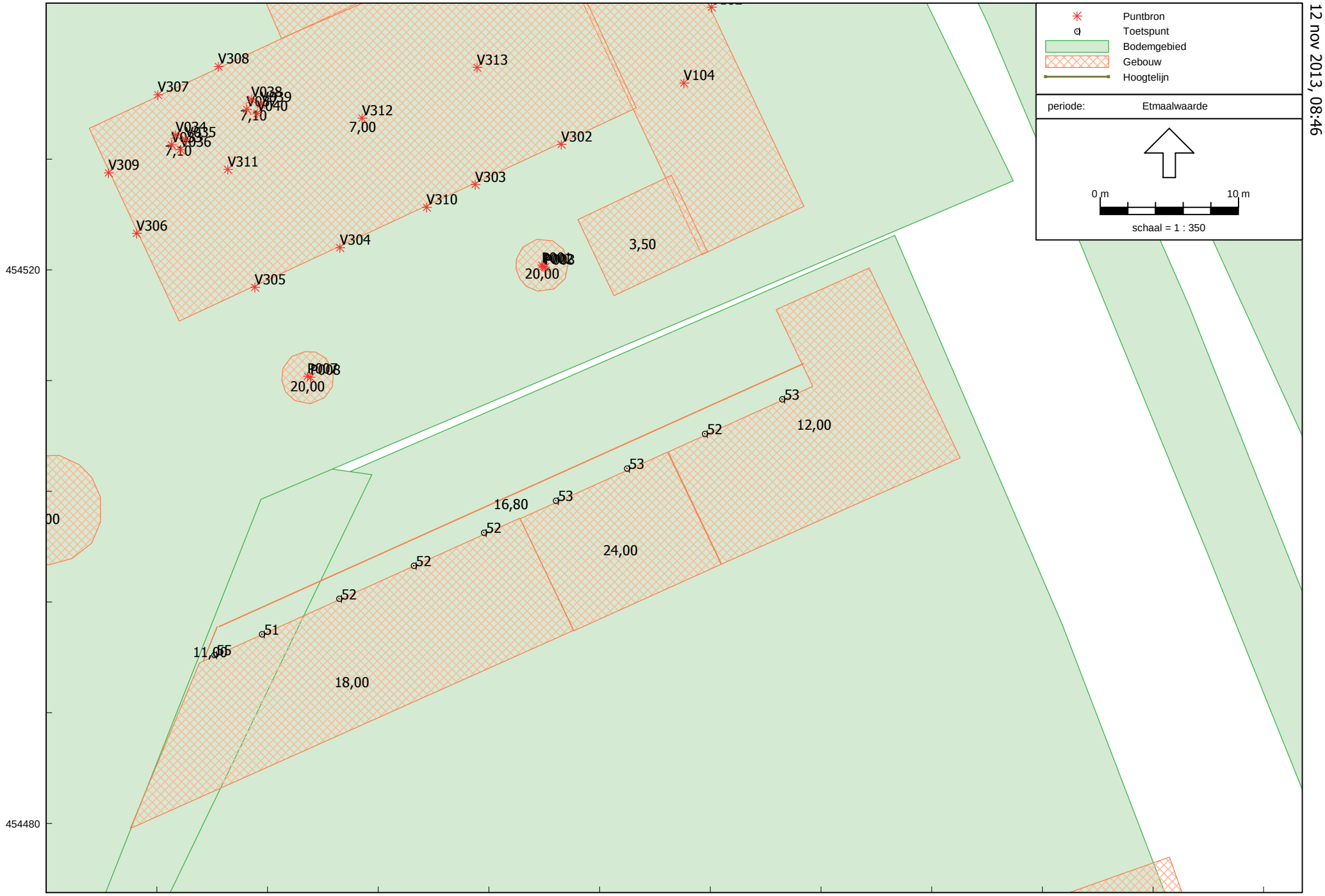
DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 10,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30



Kopie van HWC 05-2013 13,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:45

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam



Kopie van HWC 05-2013 16,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:46

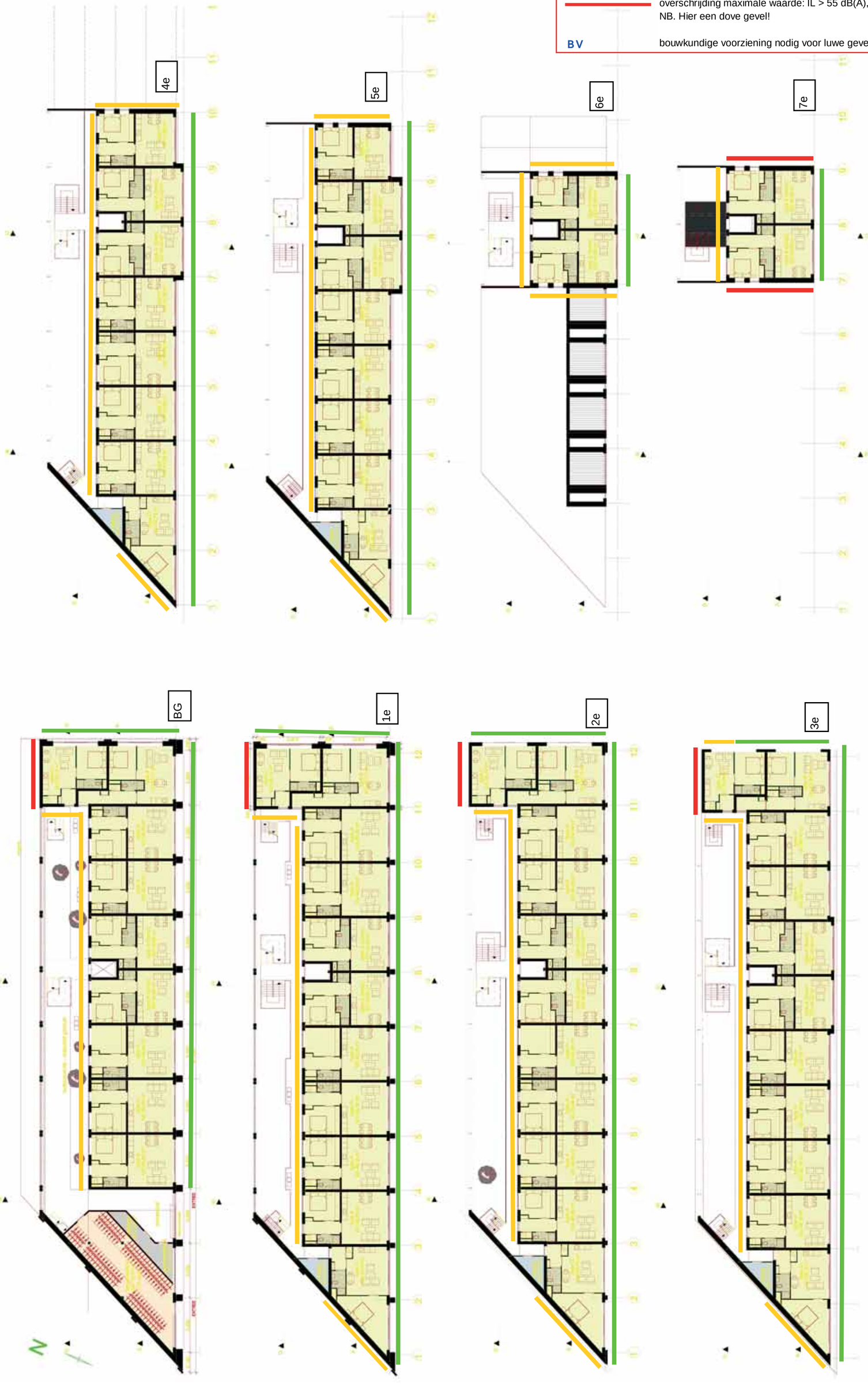
DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 16,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

Bijlage 5: Overzicht geluidluwe gevels

luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB
hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB
overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB
NB. Hier een dove gevel!

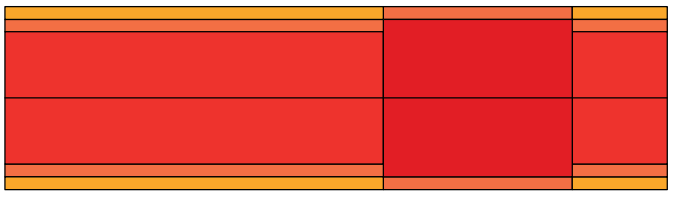
BV bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel



STEDENBOUWKUNDIG PLAN
TOTAAL OVERZICHT woningen

dak

totaal: 55 appartementen

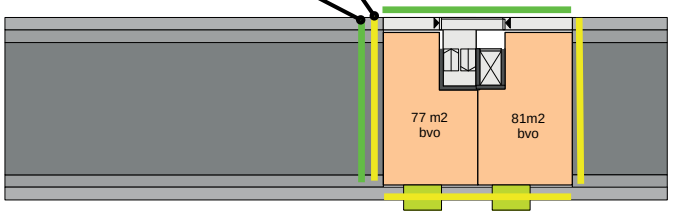


8e - 11e

7e

7e t/m 11e verdieping

2 appartementen per laag
=5x2=10 appartementen



6e

5e

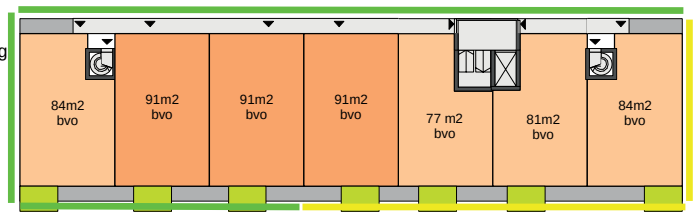
5e en 6e verdieping

7 appartementen per laag
=2x7=14 appartementen



4e verdieping

7 appartementen per laag



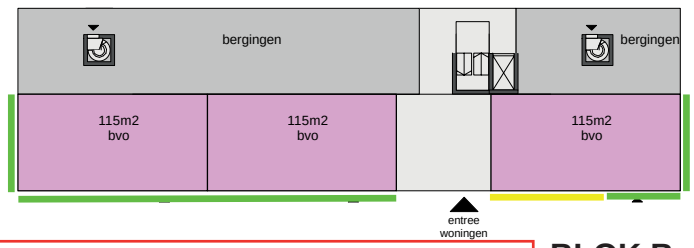
1e t/m 3e verdieping

7 appartementen per laag
=3x7=21 appartementen



begane grond

-3 grondgebonden
woningen



luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB
hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB
overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB
NB. Hier een dove gevel!

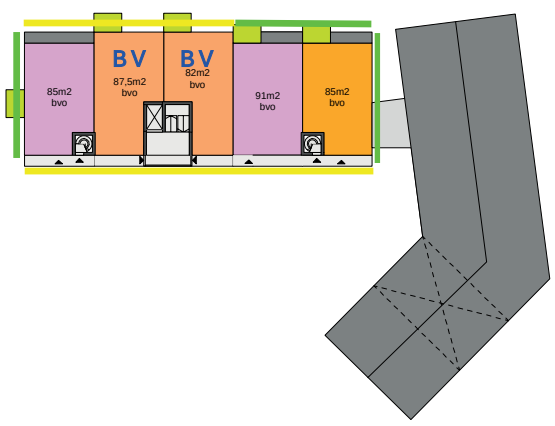
BV bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel

BLOK B
55 appartementen

STEDENBOUWKUNDIG PLAN
TOTAAL OVERZICHT woningen

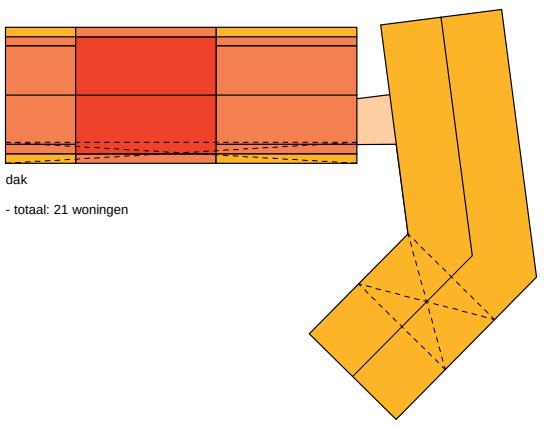
4e verdieping

- 5 appartementen per laag



dak

- totaal: 21 woningen



3e verdieping

- 5 appartementen per laag

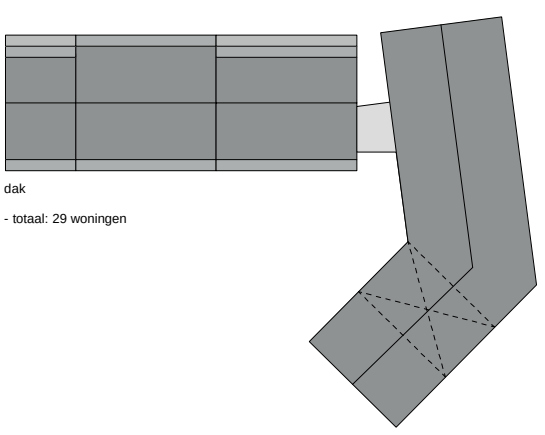


3e verdieping

- 6 appartementen per laag

dak

- totaal: 29 woningen



1e en 2e verdieping

- 5 appartementen per laag



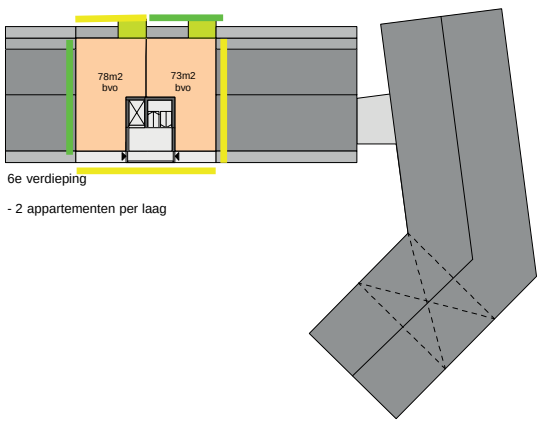
1e en 2e verdieping

- 6 appartementen per laag



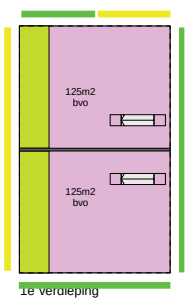
6e verdieping

- 2 appartementen per laag



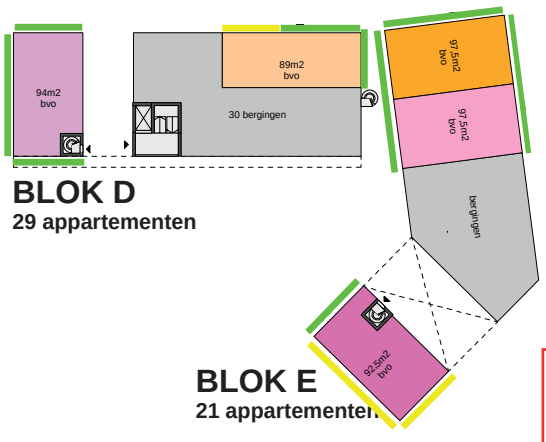
1e verdieping

- 2 appartementen



begane grond

- 2 grondgebonden woningen

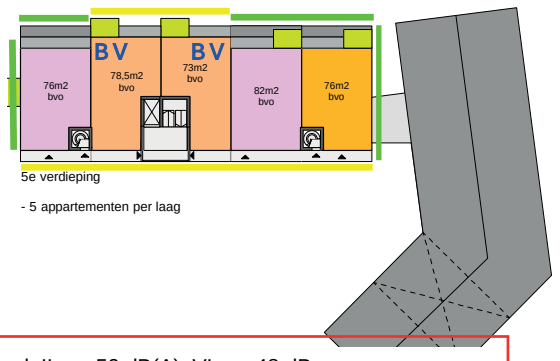


BLOK D
29 appartementen

BLOK E
21 appartementen

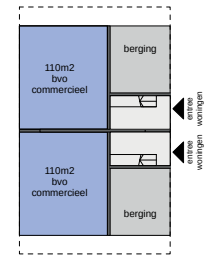
begane grond

- 3 grondgebonden woningen



5e verdieping

- 5 appartementen per laag



BLOK C
horeca / 2 appartementen

	luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB
	hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB
	overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB
	NB. Hier een dove gevel!
BV	bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Kanaalweg 59, Transwijk

Vastgesteld,



Kanaalweg 59, Transwijk

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Doelstelling 7
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.4 Vigerende bestemmingsplannen 8
1.5 Leeswijzer 8

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 9

2.1 Algemeen 9
2.2 Rijksbeleid 9
2.3 Provinciaal en regionaal beleid 10
2.4 Gemeentelijk beleid 12
2.5 Conclusie 19

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 21

3.1 Inleiding 21
3.2 Beschrijving van het plangebied 21
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 22

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 23

4.1 Planbeschrijving 23
4.2 Verkeer en openbare ruimte 25

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 29

5.1 Inleiding 29
5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling 29
5.3 Geluidhinder 30
5.4 Bedrijven en Milieuzonering 33
5.5 Externe veiligheid 35
5.6 Luchtkwaliteit 36
5.7 Bodemkwaliteit 37
5.8 Flora en fauna 38
5.9 Bomen 40
5.10 Water 41
5.11 Archeologie 43
5.12 Kabels en leidingen 44
5.13 Duurzaamheid 44
5.14 Gezondheid 45

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 47

6.1 Economische uitvoerbaarheid 47
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 47

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet 49

7.1 Inleiding 49
7.2 Planvorm 49
7.3 Opbouw Regels 49
7.4 Artikelsgewijze toelichting 50
7.5 Lijst van Horeca-activiteiten 54

7.6 Handhaving **54**
Bijlagen toelichting 55

Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer 57

Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 209

Bijlage 3 Toetsing geluid binnen niveau Blok A 213

Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve 239

Bijlage 5 Bedrijven en Milieuzonering 267

Bijlage 6 Externe veiligheid 273

Bijlage 7 Luchtkwaliteit 301

Bijlage 8 Bodemkwaliteit 307

Bijlage 9 Flora en fauna 497

Bijlage 10 Bomeninventarisatie 515

Bijlage 11 Waterparagraaf 519

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 541

Artikel 1 Begrippen 541
Artikel 2 Wijze van meten 546

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 547

Artikel 3 Gemengd 547
Artikel 4 Groen 548
Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied 549
Artikel 6 Water 549
Artikel 7 Woongebied 550
Artikel 8 Waterstaat - Waterkering 551

Hoofdstuk 3 Algemene regels 552

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel 552
Artikel 10 Algemene aanduidingsregels 552
Artikel 11 Algemene bouwregels 552
Artikel 12 Algemene gebruiksregels 553
Artikel 13 Algemene afwijkingsregels 553
Artikel 14 Algemene wijzigingsregels 554

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 555

Artikel 15 Overgangsrecht 555
Artikel 16 Slotregel 555
Bijlagen bij de regels 557

Bijlage 1 Lijst van Bedrijven 'functiemenging' 558

Bijlage 2 Lijst van Horeca-activiteiten 564

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens om 167 woningen te realiseren rondom een nieuw uit te graven binnenhaven. Naast woningbouw zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden. Het plan wordt gerealiseerd op het perceel Kanaalweg 59 te Utrecht (hierna: plangebied). Het plangebied grenst aan het Merwedekanaal en is gelegen tegenover de woonwijk Parkhaven.

1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de nieuwe ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk te maken.

In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied Kanaalweg 59 ligt tussen het Merwedekanaal, de panden Koningin Wilhelminalaan 3 en 5, het Defensieterrein en een hulpwarmtecentrale (HWC). De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 1,5 hectare. Figuur 1 geeft deglobale ligging van het plangebied weer.



Afbeelding 1: Ligging plangebied

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	Vastgesteld door raad	Onherroepelijk
Actualisering diverse gebieden	31 oktober 2013	15 oktober 2014

De bestemming voor het plangebied is op basis van dit bestemmingsplan Bedrijventerrein -1

De voor Bedrijventerrein -1 aangewezen gronden zijn bestemd voor: bedrijven en activiteiten, waar dit specifiek is aangeduid uitsluitend voor bedrijven uit de in bijlage genoemde categorieën ter plaatse van de aanduiding 1 tot en met 3.2 'bedrijf tot en met categorie 3.2.

De belangrijkste bebouwingsbepalingen zijn:

- De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 18 meter;
- Het bebouwd oppervlak mag niet meer bedragen dan 70% van het voor bebouwing bestemde terreinoppervlakte.

Omdat op het moment van het opstellen van het actualiseringsplan de voorgenomen ontwikkeling nog onvoldoende concreet was, is deze niet meegenomen in het actualiseringsplan. De voorgenomen ontwikkeling is niet in overeenstemming met de vigerende voorschriften voor wat betreft de bestemmingen, bouwgrenzen en maximaal toelaatbare bouwhoogte.

Om het bouwplan (167 woningen en een horecapand) inclusief herinrichting buitenruimte (waaronder een nieuw uit te graven haven, herinrichting van een deel van de zone waarin de Kanaalweg ligt, aanleg parkeerplaatsen) te realiseren dient een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan te worden opgesteld waarin e.e.a. planologisch en juridisch mogelijk wordt gemaakt.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Algemeen

Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn beleidsuitspraken gedaan die van belang zijn voor de ontwikkeling op Kanaalweg 59. De belangrijkste conclusies van de relevante beleidskaders worden hier weergegeven.

2.2 Rijksbeleid

De structuurvisie Randstad 2040 kent een verdichtingsstrategie voor wonen, werken en voorzieningen waarbij tegelijkertijd een kwaliteitssprong wordt gerealiseerd. Voor het woningbouwprogramma voor de regio Utrecht betekent dit dat ruim 32.500 woningen, voornamelijk binnen de rode contouren van het bestaand stedelijk gebied, dienen te worden gebouwd. Het Rijksbeleid is van een te hoog abstractiebiveau om op de ontwikkeling van deze binnenstedelijke locatie toe te passen. Wel dient op basis van het Rijksbeleid getoetst te worden of de voorgenomen ontwikkeling past binnen de Ladder van duurzame verstedelijking. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) bepaald voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien: eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties of een binnen stedelijke herstructurering, dekken immers al (deels) de regionale ruimtevraag. Ook leegstand speelt een rol in de bepaling van de vraag.

Alleen wanneer die behoefte in trede 1 is aangetoond, is trede 2 aan de orde: Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 (bouwen buiten bestaand stedelijk gebied) aan de orde.

Betekenis voor het plangebied

De ontwikkeling in het plangebied heeft in hoofdzaak betrekking op woningbouw. In de provinciale ruimtelijke structuurvisie heeft de provincie Utrecht de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen en uitgewerkt in de Utrechtse ladder voor duurzaam ruimtegebruik. Voor de toetsing van dit beleid wordt daarom verwezen naar onderstaande paragraaf 2.3.2. Voor de ontwikkeling van Kanaalweg 59 zijn uitsluitend trede 1 en trede 2 aan de orde.

2.2.1 Gebiedsontwikkeling per regio (betekenis voor Utrecht)

Het kabinet heeft voor 9 regio's in Nederland opgaven van nationaal belang uitgewerkt. Het gaat hierbij om doelen die voor Rijk en regio van belang zijn. Voor Utrecht geldt daarbij dat Utrecht belangrijk is als het gaat om de verbinding van autowegen, spoorwegen en vaarwegen. Station Utrecht Centraal heeft daarbij een centrale rol. Ook speelt de regio Utrecht een belangrijke rol bij de verdere ontwikkeling van de topsectore Life Sciences.

Er is sprake van een regionale en grote behoefte aan woonruimte. Deze ontwikkeling leidt tot een

optimale benutting van de ruimte in bestaand stedelijk gebied. Het betreft een braakliggende binnestedelijke locatie. In de navolgende toelichting wordt een en ander verder onderbouwd.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

2.3.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2013)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via haar ruimtelijk beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waar het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is.

De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is opgesteld.

De PRS is een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op grond van de Wro heeft de PRS alleen een zelfbindende werking. Het is bindend voor de provincie, niet voor andere partijen. De PRV zorgt voor doorwerking van het beleid en is bindend voor de gemeenten. In paragraaf 2.3.2 wordt nader ingegaan op de verordening.

De PRV richt zich op het ruimtelijk beleid in de gehele provincie en omvat verschillende onderdelen binnen de ruimtelijke ordening. In deze paragraaf wordt volstaan met de voor dit bestemmingsplan relevante thema's. Dit zijn achtereenvolgens Verstedelijking en Wonen.

Verstedelijking

Verstedelijking (duurzame verstedelijkingsladder) De provincie Utrecht richt zich in haar verstedelijkingsbeleid primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en elkaar te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wordt verstedelijking zoveel mogelijk gekoppeld aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk. Voor een aantrekkelijke provincie zijn vitale steden en dorpen belangrijk. De combinatie van historische bebouwing, de aanwezigheid van onder andere culturele voorzieningen, winkels, horeca en uitgaansmogelijkheden, diverse woningtypes, verschillende vormen van werkgelegenheid, sport- en ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit.

De provincie geeft aan dat we in de kenniseconomie op een andere manier wonen en werken. De nabijheid van elkaar versterkende creatieve functies wordt steeds belangrijker. Dat heeft consequenties voor de ruimtelijke ontwikkeling van het land. De steden spelen hierin een steeds belangrijkere rol. In de provincie geldt dat vooral voor Utrecht en Amersfoort, maar ook voor de kleinere steden en dorpen. Functiemenging draagt bij aan de vitaliteit van het stedelijk gebied. Een groot accent bij verstedelijking ligt op de binnenstedelijke opgave.

Het beleid sluit aan bij de zogenaamde duurzame verstedelijkingsladder uit het Besluit ruimtelijke ordening zoals reeds beschreven in paragraaf 2.2.3. Concreet hanteert de provincie Utrecht de volgende voorkeursvolgorde voor stedelijke ontwikkelingen: eerst de mogelijkheden van herstructurering of transformatie, dan de mogelijkheden in de nabijheid van halten en knopen van het OV-netwerk, dan de overige mogelijkheden in het stedelijk gebied (binnen de rode contouren), en als laatste uitbreiding.

2.3.2 Toetsing van plan aan Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid) (2012)

Trede 1: Kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte
De provincie Utrecht heeft ABF Research gevraagd een nieuwe prognose te maken van de ontwikkeling van de bevolking, huishoudens, de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag 2010-2025 met een doorkijk naar 2040. Vorenstaande is gevat in het rapport 'Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte provincie Utrecht' van februari 2011.

Kwantitatief
In de kwantitatieve prognose groeit de voorraad tussen 2010 en 2020 met gemiddeld 4.600 woningen per jaar. Het lagere bouwprogramma (in vergelijking met de bouwproductie van voor de crisis) drukt de groei van de huishoudens echter niet. Dit komt door de nu nog jonge bevolkingsopbouw en een economisch aantrekkelijk klimaat dat jonge vestigers aantrekt. De lager geplande groei van de voorraad en de groeiende behoefte zorgen in deze prognose voor een stijgend woningtekort. Daardoor ligt het woningtekort in 2010 op 18.000 woningen en stijgt dit naar 46.000 woningen in 2025 en naar 76.000 woningen in 2040. In relatieve zin loopt het tekort op van circa 4% in 2010 naar 8% in 2025 en 13 % in 2040.

De gemiddelde groei van het aantal huishoudens en van de gewenste voorraad is tussen 2010 en 2025 in de hele provincie Utrecht circa 16%. De woningvoorraad groeit met 11%. Tussen 2010 en 2025 groeit het woningtekort met circa 28.000 wat op een groei van het tekort van 250% uitkomt.

In absolute zin is het tekort in het stadsgewest Utrecht het meest omvangrijk. Het provinciale tekort bestaat namelijk voor bijna 60% uit het tekort van het stadsgewest Utrecht. Tussen 2020 en 2025 lopen de tekorten in vooral de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort flink op. De oorzaak van de groei van het tekort ligt enerzijds in de sterke groei van het aantal huishoudens in het stadsgewest Utrecht en anderzijds in de lagere groei van de woningvoorraad.

Ook in de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013) is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om woningtekort niet verder te laten groeien:

"Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Om het procentueel woningtekort niet verder te laten toenemen – niet hoger dan 4,1% van de woningvoorraad - zal de woningvoorraad mee moeten groeien naar 359.600 woningen in 2030. Dat zou betekenen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 met 61.000 woningen" moet groeien."

In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 (2013-2028) woningen opgenomen, gebaseerde op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit klopt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten.

Kwalitatief
Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een selectieve aanvulling van het aanbod van een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang. Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Door de toenemende vergrijzing is er een toenemende vraag naar voor die doelgroep aangepaste woningen en woningen met zorg. De gemeente Utrecht wil tevens het tekort aan studentenhuisvesting terugdringen. De ambitie is om 4000 woningen voor studenten en starters toe te voegen door middel van nieuwbouw en transformatie, zowel permanent als tijdelijk.

De kwalitatieve invulling van het bouwprogramma (2010-2025) wordt bepaald door de inkomensontwikkeling, de woonvoorkeuren en de vraaggestuurde beleidsoptie waarin de woonconsument centraal staat. De vraaggestuurde benadering zorgt voor een nieuwbouwpakket dat de doorstroming optimaliseert waardoor huishoudens ook in de voorraad optimaal bediend worden. Het vraaggestuurde nieuwbouwprogramma toont tussen 2010 en 2025 de grootste toename in het Buitencentrum (28.000 woningen) en het Dorpse woonmilieu (17.000). De overige woonmilieus (Centrumstedelijk, Groenstedelijk en Landelijk wonen) zitten op een omvang rond de 8.500 nieuwbouwwoningen. Binnen het huursegment is het programma voor de middeldure huur het omvangrijkste (19.000), gevolgd door het dure huursegment (13.000). In de koop is de omvang van het duurste segment het grootste (19.000), gevolgd door het middeldure segment (14.000). Wordt het vraaggestuurde programma vergeleken met het pakket gereedgekomen woningen uit het verleden dan zou in de toekomstige nieuwbouw meer aandacht voor de huursector gewenst zijn.

Conclusie
60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht komt voor rekening van het

stadsgewest Utrecht. Verder blijkt dat nog behoefte bestaat aan Centrum stedelijke woonmilieus. Gezien vorenstaande kan geconcludeerd worden dat zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin behoefte bestaat aan de woningbouw die mogelijk wordt gemaakt binnen het plangebied Kanaalweg 59.

Trede 2: Bestaand stedelijk gebied
Uit de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat de ruimtevraag bij voorkeur dient te worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Vaststaat dat de ruimtevraag in dit geval wordt opgevangen door herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Het plangebied ligt in de zogenaamde Merwede kanaalzone. Dit gebied wordt gekenmerkt door verouderde bedrijfslocaties die, vanwege hun ligging op korte afstand van het centrum van Utrecht een grote potentie hebben om te transformeren naar een stedelijk woongebied. Thans ligt het terrein braak en vormt als een inbreidingslocatie op een voormalig industriegebied in het stedelijk gebied van Utrecht. De transformatie van het gebied kan een impuls vormen voor de gewenste transformatie van het omliggende gebied.

Conclusie
Met de bouw van circa 167 woningen kan de locatie flink bijdragen aan de vraag naar binnenstedelijke woningbouw in de stad en in de regio. Woningbouw op deze locatie verbindt het Stationsgebied, het Jaarbeursterrein en Dichterswijk met Transwijk en Kanaleneiland.

2.3.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV - 2013)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. De PRV bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen zoals opgenomen in de structuurvisie.

Betekenis voor plangebied

De relevante regels uit de PRV 2013 voor dit bestemmingsplan betreffen:

Artikel 2.10 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan. Bij de beschrijving van de verschillende waarden wordt gebruik gemaakt van de bijlage Cultuurhistorie. In paragraaf 5.11 wordt hier nader op ingegaan.

Artikel 3.1 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. Voor deze beschrijving wordt verwezen naar de planbeschrijving in hoofdstuk 4.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie Utrecht 2015 - 2030

Voor de stad Utrecht is op 1 juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. In de structuurvisie zijn de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Utrecht beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van drie kernkwaliteiten van de stad, die in de structuurvisie zijn uitgewerkt in drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuinen.

- De Markt sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving.
- Het Podium sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als ontmoetingsplaats voor winkelen, cultuur, onderwijs en recreatie.
- De Binnentuin sluit aan bij de kernkwaliteit: de grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken.

De perspectieven zijn deels vertaald naar ambities voor de korte en middellange termijn (2015) in het ontwikkelingsbeeld 2015. Van toepassing op het plangebied is het perspectief De Markt, met als doelen het stimuleren van de economische vitaliteit in Utrecht in stedelijke regionale en landelijke context en het vergroten van de herkenbaarheid van de kernkwaliteit door o.a. het ontwikkelen van

een (bijbehorend) hoogstedelijk milieu. Het plangebied is daarbij aangewezen voor “Hoogstedelijke ontwikkelingen met het accent op wonen”. Door de situering van het plangebied tussen snelweg en het centrum kan juist hier een hoogstedelijk milieu vorm krijgen met intensievere bebouwing, architectonische vormgeving van de openbare ruimte en nadruk op OV-ontsluiting. Het ontwikkelen van een hoogstedelijk milieu vraagt om intensief grondgebruik, hoogbouw, gebouwde parkeervoorzieningen, wonen boven bedrijven en winkels en een openbare ruimte met een architectonische vormgeving als onderdeel van de ontwerpopgaven in deze gebieden.

Betekenis voor het plangebied

In de Structuurvisie wordt aangegeven dat de kracht van Utrecht nauw verbonden is met een aantal kernkwaliteiten. Eén daarvan is de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving. Dit is het perspectief de "markt". Het perspectief De Markt wil ruimte bieden aan die functies van de stad die bijdragen aan een typisch hoogstedelijk milieu en de economische vitaliteit van de stad

Voor een aantal gebieden zijn gebiedsperspectieven 2030 opgesteld. Het betreft onder andere de Merwedekanaalzone, waar de inzet gericht is op het versterken van de woonfunctie via transformatie en intensivering. Hierdoor zal een sterke menging van functies ontstaan. Voor de periode tot 2015 wordt ingezet op het toevoegen van stedelijke woonmilieus. Het gebied dat in de Structuurvisie als Marktperspectief wordt aan gegeven, transformeert zich van stadsrandzone naar binnenstedelijk gebied. Verstedelijking zal vooral binnen deze zone plaatsvinden. Intensivering van ruimtegebruik, mengen van functies, verdichting, aanpassen van de inrichting van openbare ruimte en hoogbouw, zijn de instrumenten die kunnen worden ingezet.

2.4.2 Visie Merwedekanaalzone

In augustus 2005 heeft de Utrechtse gemeenteraad de visie Merwedekanaalzone vastgesteld. In de Merwedekanaalzone bevinden zich veel bedrijven, hetgeen het gevolg is van de oorspronkelijke ligging van de zone aan de rand van de stad. Met de bouw van wijken als Oog in Al, Transwijk en Kanaleneiland is de Merwedekanaalzone meer in de stad komen te liggen en met de komst van Leidsche Rijn zelfs centraal in de stad. Ten tijde van vaststelling van de visie is de zone gekarakteriseerd als relatief extensief gebied, dat gezien zijn ligging vraagt om verandering en intensivering. Bovendien vormt de Merwedekanaalzone op veel plekken een barrière in de stad tussen wijken. De opgave is dan ook om de barrièrewerking van de Merwedekanaalzone om te buigen naar verbindingszone tussen wijken en buurten. Om initiatieven, die een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste transformatie, te kunnen toetsen is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld, die een ruimtelijk functioneel kader moet vormen.

De Merwedezone kan voor Utrecht voorzien in de opgave gesteld intensiveren, combineren en transformeren. Daarbij zijn devolgende uitgangspunten van belang:

- Het opwaarderen van de Merwedekanaalzone;
- Opheffen barrièrewerking door het verbeteren van oost-west verbindingen;
- Mogelijkheden benutten om een gedifferentieerd stuk stad te ontwikkelen met goede ruimtelijke relaties naar de omliggende gebieden;
- Het combineren van wonen en werken;
- Het waar mogelijk toevoegen van kleinschalige bedrijvigheid;
- Toevoegen van woningbouw (koopwoningen);
- Optimalisering woningvoorraad in kwalitatief en kwantitatief opzicht;
- Handhaven (formeel toegestane) woonboten en andere objecten, conform beleid havenatlas;
- Stimuleren van (waterrecreatief) toerisme; met uitzondering van het gedeelte tussen Muntbrug en Noordersluis gelet op de betekenis voor het roeien;
- Optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie;
- Stimuleren dat de fietsroute over de gehele lengte van het roeigedeelte dicht langs de kant blijft liggen.
- De Leidseweg, de Kanaalweg en Van Zijstweg-Dr. M.A. Van Tellegenlaan zijn onderdeel van het Sternet hoofdfietsroute en dienen als zodanig worden ingericht;
- Verbeteren van de relatie tussen groen en water en bebouwing langs het kanaal;
- Realiseren van een verbinding tussen park Transwijk, het kanaal en Rivierenwijk;
- Realiseren van een ecologische verbinding langs het kanaal;
- Verbeteren van de openbare ruimte langs het kanaal;
- Verbeteren van de sociale veiligheid;
- Streven naar dubbelgebruik van parkeren;

- Bij toevoegen van nieuwe functies uitgaan van de (nieuwe) HOV-lijnen die de zone passeren;
- Bij nieuwbouw dient uitgegaan te worden van de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van duurzaam bouwen;
- Bij concrete herontwikkeling van locaties dient te worden getoetst aan gemeentelijke uitgangspunten op gebied van lucht, geluid, externe veiligheid, LPG-beleid ten aanzien van de vulpunten in het gebied.

Betekenis voor het plangebied

In de Visie Merwedekanaalzone behoort het plangebied tot deelgebied 4 'stedelijk wonen'. Hiervoor is aangegeven dat de zone langs het Merwedekanaal zal transformeren. Het deelgebied 4 zal gaan transformeren tot stedelijk woongebied. Het gebied heeft vele potenties die momenteel niet tot uitdrukking komen in het gebied. De potenties komen voort uit de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij de aanwezige potenties. De stedelijkheid zal tot uiting moeten komen in dichtheid van de bebouwing, de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en de functiemenging langs het kanaal. In hoofdlijnen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ruimtelijke en functionele invulling: De hoofdfunctie is wonen, eventueel in combinatie met kantoren (maximaal 1.500m2), bedrijvigheid, dienstverlening, voorzieningen. Gecombineerde vormen van woningbouw en bedrijvigheid behoren tot de mogelijkheden;
- Bouwhoogte: De bouwhoogte bedraagt 6 tot 8 bouwlagen;
- Bebouwingswanden: Aan de zijde van het Merwedekanaal geen bebouwing in één rooilijn, maar meer losse bebouwingselementen. Langs de overige zijden, langs de doorgaande wegen, begeleidende bebouwing;
- Doorsnijdingen: De maaswijdte in het gebied dient verkleind te worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost-west richting en minimaal twee in noord-zuid richting;
- Parkeren: vindt plaats op eigen terrein;
- Openbare ruimte;
- Herstel van het karakteristieke profiel langs de Kanaalweg. Dit profiel is als volgt opgebouwd: kanaal-kanaaldijk-water (wetering, sloot)-voorterrein. Oriëntatie van de bebouwing op het kanaal.

2.4.3 Dynamisch Stedelijk Masterplan

Het dynamisch stedelijke masterplan (DSM) is een interactieve visie voor de stedelijke herontwikkeling in Utrecht. De traditionele grootschalige gebiedsontwikkeling maakt plaats voor een kleinschaliger en organischer aanpak. De gemeente zoekt andere manieren om stedelijke ontwikkeling te stimuleren. Zoals transformatie en herontwikkeling van braakliggende locaties, het geven van ruimte aan experimenten om (binnen) stedelijke herontwikkeling te versnellen en het opbouwen en delen van kennis over de mogelijkheden. De thema's hergebruik van panden, kleinschalig opdrachtgeverschap, tijdelijke invulling van locaties en studentenhuisvesting staan centraal.

Het digitale Stadsdebat heeft het DSM kleur gegeven. De talloze voorstellen, ideeën en opmerkingen die zijn aangedragen door de stad bevestigen het beeld dat deze gebieden sterk in betekenis kunnen groeien voor de bestaande stad en haar inwoners. Met het DSM richt de gemeente zich op initiatieven waarvan verwacht wordt dat die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. De gemeente ziet voor zich zelf daarbij vooral een faciliterende rol.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied maakt deel uit van de Merwedekanaalzone. Utrecht wil op een aantal binnenstedelijke transformatielocaties, zoals bijvoorbeeld de Veemarkt, het Cartesiusdriehoek en de Merwedekanaalzone tussen de zes- en tienduizend woningen bouwen. Vooral voor studenten, starters en gezinnen die in de stad willen wonen. Woningen waarvan de bewoners in de eerste plaats gebruik zullen maken van de voorzieningen in de stad, maar ook van nieuwe stedelijke en groene ruimtes, van culturele hotspots in oude bedrijfsgebouwen en van creatieve werkgelegenheid die tussen de woningen ontstaat.

2.4.4 Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht'

De doelstelling van de Hoogbouwvisie (2005) is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw. Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in relatie tot de omgeving beoordeeld;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- vanuit de stad dienen de zichtlijnen op de Dom behouden te blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bebouwingshoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied valt op grond van het Wensbeeld 2030 in de Centrale zone. De Centrale Zone biedt de vereiste randvoorwaarden om een goed milieu voor hoogbouw te creëren. Immers, voorwaarde voor het marktperspectief is dat de locaties aansluiten bij de Randstad. De belangrijkste structurerende elementen in dit perspectief zijn de `snelle´ infrastructuur en haar knooppunten: Deltanet, het randstedelijk openbaar vervoernet, het stedelijk HOV net, de OV terminal Utrecht en de knooppunten in de stad. Dat zijn in ieder geval vanuit bereikbaarheidsoogpunt de meest aangewezen locaties voor ruimtelijk functionele ontwikkelingen (zoals kantoren, kennisintensieve bedrijven en het duurdere hoogstedelijke segment van de woningmarkt). Deze locaties zijn voornamelijk gelegen in de Centrale Zone en hier bevinden zich dan ook de plekken zijn waar het inzetten van hoogbouw zijn diensten kan bewijzen.

Ter plaatse is een bebouwingshoogte tot 30 meter mogelijk, met incidentele accenten tot 60 m.

2.4.5 De schoonheid van Utrecht - Welstandsnota 2004

In de Welstandsnota Utrecht van juli 2004, getiteld "De schoonheid van Utrecht", is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria. De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: Behoud, Respect en Open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Dit niveau houdt in dat zowel verandering als handhaving van het bebouwingsbeeld mogelijk zijn, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

In verband met een mogelijke ontwikkeling van de zone aan het Merwedekanaal, is dit gebied ook als stimulansgebied aangeduid. Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd.

2.4.6 Woonvisie 2009 - 2019: Wonen in een sterke stad

Op 14 januari 2010 heeft de Utrechtse gemeenteraad de woonvisie 2009 - 2019 vastgesteld. In de Woonvisie geeft de gemeente haar visie op het Utrechtse woonbeleid van de komende tien jaar.

De visie krijgt heeft als titel "Wonen in een sterke stad". Utrecht is een sterke stad omdat veel mensen in Utrecht willen wonen en blijven wonen. Dit hangt samen met de aantrekkelijkheid van de stad en haar omgeving, de ligging binnen Nederland en met de economische kracht van de regio. Hierdoor kent de stad wel een grote druk op de woningmarkt.

De Woonvisie geeft aan hoe vanuit het wonen kan worden bijgedragen aan het behouden en versterken van de kracht van de stad. Dit gebeurt door het vergroten van het woningaanbod in Leidsche Rijn en Rijnenburg en door vernieuwing in de bestaande stad. Daarnaast wordt er veel nadruk gelegd op het in beweging krijgen van de verstopte woningmarkt. In de periode 2010-2019 worden er 26.300 woningen aan de voorraad toegevoegd (= 2.630 woningen per jaar).

Bij het in beweging krijgen van de woningmarkt ligt de sleutel voor een belangrijk deel bij het vergroten van het aanbod voor de zogenaamde middeninkomens. Hierdoor wordt er beter tegemoet gekomen aan de woonwensen van deze groep en kan tegelijkertijd de druk op de voorraad sociale huurwoningen worden verkleind.

De visie wil daarbij een duidelijk verbinding leggen tussen het woonbeleid en "Utrecht stad van kennis en cultuur". Dit betekent enerzijds het maken van woonmilieus waarin de werknemers in de Utrechtse kenniseconomie kunnen en willen wonen, en anderzijds meer mensen kansen te bieden in het onderwijs en op de arbeidsmarkt in combinatie met een gedifferentieerder woningaanbod in de wijken.

Betekenis voor het plangebied

Het plan voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. Daarnaast wordt voorzien in een gevarieerd woningaanbod waardoor de ontwikkeling voor verschillende groepen van middeninkomens en starters aantrekkelijk is.

2.4.7 Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden'

Gemeente Utrecht heeft een groenstructuurplan vastgesteld ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. Het Groenstructuurplan (2007-2011) van Utrecht geeft in hoofdlijnen de gebruiksfunctie, de bestemming, de beeldende rol, de ecologische betekenis en het onderhoudskarakter van de groenvoorzieningen in de stad aan. Dit kunnen bestaande voorzieningen zijn of voorzieningen die nog ontwikkeld gaan worden.

De visie voor het stedelijk groen gaat uit van de verbetering van de kwaliteit van het huidige stedelijke groenareaal, het realiseren van groene verbindingen naar de omringende landschappen en uitbreiding van het groene areaal om Utrecht. In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is onder andere de ambitie neergelegd voor een groenverbinding langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal.

Betekenis voor het plangebied

De in het plan opgenomen groenstructuur zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uit maken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal.

2.4.8 Bomenbeleid Utrecht 2009-2030

Eén van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- de bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Betekenis voor het plangebied

De in het plan opgenomen groenstructuur zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uit maken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal. In deze groenstructuur zullen tevens nieuwe bomen aangeplant worden. De bestaande populieren in het plangebied zijn bijna aan het eind van hun levenscyclus, maar zullen grotendeels voorlopig blijven staan.

2.4.9 Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar

De gemeente wil van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken. De introductie van een tramnetwerk in de stad vormt hiervan de motor. Ondanks een forse binnenstedelijke verdichting dient de groei van de automobiliteit te halveren. In de openbare ruimte wil de gemeente een kwaliteitssprong realiseren.

Het Ambitiedocument bevat de mobiliteitsambities van Utrecht en geeft richting aan het mobiliteits- en verkeersbeleid van de gemeente tot 2030. Voor het autoverkeer past het Ambitiedocument de volgende principes toe:

- doorgaand autoverkeer hoort thuis op de Ring (de ringstructuur van Utrecht, A2, A12, A27);
- wijkgebonden autoverkeer mag rijden in de stad;
- in het centrumgebied hoort alleen centrumgebonden autoverkeer.

Het ambitiedocument zet in op het terugbrengen van de overlast van het busverkeer in de stad en het verbeteren van de leesbaarheid van het openbaar vervoer voor bezoekers. Ruimte voor groei van het aantal bussen rond de OV-terminal ontbreekt. Daarom is gekozen voor het vergaand bundelen en concentreren van OV-stromen in de stad en waar mogelijk het vertrammen van verbindende OV-corridors.

Het Ambitiedocument wordt verder uitgewerkt in onder andere het Mobiliteitskader. Hierin worden de concrete maatregelen voor de infrastructuurnetwerken van de fiets, openbaar vervoer en autoverkeer nader uitgewerkt. Dit Mobiliteitskader zal te zijner tijd het GVVP vervangen. Een van de onderdelen van Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar vormt het Actieplan Utrecht fietst. Dit actieplan beoogt van Utrecht wereldfietsstad te mane door het fietsgebruik te stimuleren door fietsen gemakkelijker, veiliger en leuker te maken: met comfortabele en snelle fietsroutes, vaker groen bij verkeerslichten, handige en goed bereikbare stallingen, veilige omleidingen en slimme c.q. innovatieve oplossingen.

Betekenis voor het plangebied

De Kanaalweg zal verkeersluw worden gemaakt en zich verder ontwikkelen tot langzaam verkeersroute en hoofdroute voor het fietsverkeer in noord - zuid richting door de stad.

2.4.10 Nota Stallen en Parkeren

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Betekenis voor het plangebied

Het plangebied valt in het gebied dat in de Bijlage van de Nota Stallen en parkeren is aangeduid als gebied B2 Stedelijk gebied zonder betaald parkeren. Het plan is er echter op gericht het gebied binnen het gebied B1 te brengen, waarvoor lagere parkeernormen gelden. Om aan de voorwaarden uit de nota Stallen en parkeren voor gebied B1 te voldoen dienen in het plangebied extra fietsparkeervoorzieningen te worden gerealiseerd, alsmede voorzieningen ten behoeve van deelauto's. Tenslotte wordt tegelijkertijd met vaststelling van het bestemmingsplan voor het plangebied een besluit genomen om betaald parkeren in te voeren.

2.4.11 Duurzaamheid

Duurzaamheid en klimaat zijn één van de stedelijke ambities. Dit houdt niets meer en minder in dan zorgen dat gebiedsontwikkeling conform het concept van de drie P's (people, planet en profit) tot stand komt. Dat gaat verder dan groen en energiezuinige woningen. De woningen die nu gebouwd worden staan er voor 100 jaar en langer. Centraal in het duurzaam bouwen beleid van de gemeente staat het visiedocument "Duurzaam huisvesten". Daarin verwoordt de bouwinitiatiefnemer zijn visie op de toekomstbestendigheid van de planontwikkeling en de bouwwerken, vast te leggen in een ambitie. Deze visie wordt vertaald naar concrete maatregelen en oplossingen in het ontwerp.

Energie

De gemeente heeft in haar Milieubeleidsplan op energiegebied een duidelijke ambitie vastgelegd "in 2030 CO2 neutraal". Ontwikkel- en herstructureringslocaties moeten een bijdrage leveren om deze ambitie te realiseren.

Programma Utrechtse energie 2011-2014
Duurzaamheid is één van de pijlers van het Utrechts collegeprogramma 2010-2014 'Groen, open en sociaal'. Het collegeprogramma legt drie accenten in het werken aan duurzaamheid:

1. Energie besparen en duurzaam opwekken;
2. Schone lucht door een gezonde mobiliteit;
3. Een aantrekkelijke groene omgeving.

In het ontwerp moet uitwerking worden gegeven aan een bijzonder energieconcept. Dat kan door gebruik te maken van het warmtenet of door een gelijkwaardig alternatief energieconcept. Eventueel met behulp van het toevoegen van stedelijk groen en water om een positieve bijdrage leveren aan klimaatadaptatie.

Betekenis voor het plangebied

In paragraaf 5.13 Duurzaamheid wordt uitgelegd op welke wijze in het gebied met duurzaamheid en energie is omgegaan.

2.4.12 Kernsport beleid

Kernsporten zijn sporten waar Utrecht sterk in is en waar extra in wordt geïnvesteerd. De primaire doelstelling is het behouden en verbeteren van het aanbod van topsport in Utrecht, zodat Utrechtse sporters op (inter)nationale niveau kunnen blijven floreren. Daarnaast wil men de topsportinfrastructuur op Olympisch niveau krijgen voor het organiseren van grote sportevenementen.

2012-2016: vijf kernsporten
De gemeente Utrecht heeft in samenwerking met betrokken partijen vijf kernsporten aangewezen: atletiek, hockey, roeien, waterpolo en wielrennen. Verenigingen en talentcentra die onder deze sporten vallen kunnen, mits ze voldoen aan een aantal strenge criteria, een kernsportstatus aanvragen. Deze status geeft recht op subsidie en ondersteuning voor het topsportbeleid van de vereniging.

2.5 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan draagt bij aan de gewenste versterking van de woonfunctie, via transformatie en intensivering, in Merwedekanaalzone. Het betreft een uitwerking van de uitgangspunten, die in de Visie Merwedekanaalzone zijn opgenomen. In afwijking van de visie Merwedekanaalzone wordt in het plangebied één hoogteaccent van 12 bouwlagen en een kap (circa 40 meter) mogelijk gemaakt. In relatie tot de ligging van het plangebied aan het Merwedekanaal en de grootschalige openbare ruimte, gevormd door de binnenhaven wordt dit stedenbouwkundig aanvaardbaar geacht. Het plan is daarnaast in overeenstemming met de hoogbouwvisie.

In de woonwijken kan volgens de Hoogbouwvisie af en toe een hoger gebouw kunnen worden toegestaan. Maar alleen als het aan de volgende eisen voldoet:
- het geeft een speciaal accent wat op die plaats goed past.
- het gebouw is in principe niet hoger dan twee keer de gemiddelde hoogte in de wijk.
- het gebouw is goed bereikbaar.
Bijvoorbeeld: als de huizen in een wijk gemiddeld 9 meter hoog zijn, mag een nieuw hoog gebouw in principe niet hoger zijn dan 18 meter, en dan nog alleen als het op een speciale plaats staat.

De omliggende bebouwing in Transwijk heeft een hoogte tussen de 12 en 27 meter. Daarnaast vormt het haventje een nieuw markant punt langs het Merwedekanaal. Tenslotte is het gebouw via de in het plan voorziene ontsluitingsstructuur goed bereikbaar.

Het plan is hiermee in overeenstemming met het gemeentelijk beleid. Er wordt ruimte geboden aan een stedelijk woonmilieu, waarin eveneens mogelijkheden zijn voor het ontplooien van kleinschalige bedrijvigheid. Er is sterk behoefte aan dit type woonmilieu in de gemeente Utrecht, waarmee wordt ingespeeld op de woningvraag van starters en middeninkomens. Bovendien wordt hiermee bijgedragen aan de gewenste versterking van de Utrechtse kenniseconomie. Tot slot wordt aaneengesloten op de welstandsnota, die ruimte biedt voor vernieuwing, waarbij belang wordt gehecht aan aansluiting op de bestaande omgeving.

Het plan draagt bij aan de gewenste transformatie en intensivering in de Merwedekanaalzone, waarmee op een binnenstedelijke locatie een bijdrage wordt geleverd aan het opvangen van een deel van de Utrechtse woonvraag. Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat het ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Kanaalweg 59 is gelegen in de Merwedekanaalzone. De Merwedekanaalzone is (voornamelijk) een bedrijventerrein langs het Merwedekanaal, globaal gelegen tussen de Dichterswijk en de vroeg naoorlogse stadsuitbreiding Kanaleneiland-Transwijk.



Afbeelding 3.1 Bestaande situatie plangebied

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Op de locatie was voorheen een verf- en lakfabriek gevestigd en vond er inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval plaats (Van Vliet-terrein). Momenteel zijn de gebouwen gesloopt, ligt het terrein braak en is het omgeven door een hekwerk.

Aan de overzijde van het kanaal is de woonwijk Parkhaven gerealiseerd. Aan de zuid- en zuidwestzijde grenst het plangebied aan de kantoorgebouwen Koningin Wilhelminalaan nrs. 3 en 5.

Ten zuiden van deze locaties ligt de Koningin Wilhelminalaan en de gelijknamige parallelweg. Aan de noord- en noordoostzijde van het plangebied bevindt zich de HWC (Kanaalweg 60a). De Hulp Warmte Centrale (HWC) van energiebedrijf ENECO heeft een belangrijke invloed op de ontwikkelmogelijkheden van het plangebied in verband met de geluidszoneringen en aanwezige leidingen (zie ook paragraaf 5.6.2).

Aan de west- en noordwestzijde van het plangebied bevindt zich een defensieterrein, gelegen aan de Overste den Oudenlaan. Dit terrein zal in de nabije toekomst worden herontwikkeld tot (voornamelijk) woongebied.

3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Direct naast het plan gebied ligt de HWC. In 1963 is deze in opdracht en naar ontwerp van het Provinciaal en Gemeentelijk Utrechtsch Stroomleveringsbedrijf (PEGUS) in bedrijf gesteld Deze centrale werd aan het Merwedekanaal aangelegd ten behoeve van het elektriciteitsnet in de wijk Kanaleneiland. Het perceel grenst diagonaal aan de Kanaalweg.

Het is een ensemble van een eenvoudig gebouw met drie hoge schoorstenen en drie tanks.

Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde als onderdeel van de ontwikkeling van de elektriciteitsvoorziening in Utrecht, verbonden met de toenmalige nieuwbouw van Kanaleneiland.

Het plangebied zelf ligt momenteel braak. In het plangebied zijn dus geen monumenten of beeld bepalende elementen aanwezig. Op de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart heeft het gebied wel een archeologische verwachtingswaarde.

Hierop wordt in hoofdstuk 5 verder ingegaan.

3.2.3 Structuurbepalende elementen

Het belangrijkste structuurbepalende element voor het plangebied wordt gevorm door de het Merwedekanaal en daaraan evenwijdig lopende Kanaalweg. Daarnaast vormt de Balijelaan een andere belangrijke structuur die bepalend is voor de vorm van het plangebied. Tenslotte is het plot van de HWC een belangrijke structuur die de schuine vorm van het plangebied bepaald.

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

Het Merwedekanaal heeft zijn functie voor water gebonden bedrijvigheid grotendeels verloren en wordt hoofdzakelijk recreatief gebruikt. In de omgeving van het plangebied zijn nog wel wat restanten te vinden van de bedrijvigheid die het gebied eens kenmerkte. Direct naast het plangebied is de Hulpwarmtecentrale van de Eneco gelegen, waarmee, vanwege de akoestische aspecten, bij de ontwikkelingen rekening gehouden zal worden. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan. aan de andere zijde wordt het plangebied begrensd door de kantoorgebouwen aan de Koningin Wilhelminalaan. Het plangebiedzelf ligt momenteel braak en er zijn geen bestaande functies.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Planbeschrijving

4.1.1 Programma

Wonen

Het woningbouwprogramma voorziet in de realisatie van 167 appartementen en een horecagebouw van 250 m2. Het bouwplan heeft als concept stedelijk wonen aan het water en heeft een uitgesproken robuuste en hedendaagse bouwstijl met een industrieel karakter. Er wordt een gevarieerd woonprogramma gerealiseerd met woon-werk units, starters appartementen, één-kamerflats, 3-4 kamer appartementen, lofts, luxe toren appartementen, penthouse flats, luxe haven appartementen én een horeca voorziening. Het zou gaan om +/- 21.500m² woonprogramma en rond de 350 toekomstige bewoners. Parkeren vind plaats bovengronds maar wordt aan het oog onttrokken, op een afgeschermde parkeerhof. Dit is in het voordeel van de woonkwaliteit.

Het herziene plan is een verbetering ten opzichte van het oorspronkelijke plan, dat in 2011 met een artikel 19 procedure mogelijk werd gemaakt. Vanwege de woningcrisis werd dat plan echter niet geraliseerd. Inmiddels is het woningbouwprogramma nu beter afgestemd op de huidige vraag, wordt de bouwhoogte direct naast het Merwedekanaal minder hoog en vervalt een woonblok naast de binnenhaven, waardoor er meer openbare verblijfsruimte overblijft. Het parkeren komt geheel bovengronds, maar is niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Aan de haven wordt een horecavoorziening van 250 m2 toegestaan. De beheerder van de horeca is tevens beheerder van de ligplaatsen.

4.1.2 Stedenbouwkundig plan

Het plan gaat uit van appartementengebouwen rond een binnenhaven met plein (zie ook afbeelding 4.1). Tussen de Kanaalweg en de binnenhaven zal een horecagelegenheid (lunchroom/restaurant) worden gevestigd, met daarboven de mogelijkheid om enige appartementen te realiseren. De binnenhaven zal geschikt zijn voor het afmeren van (roei)sloepen. De vaste ligplaatsen zullen uitsluitend bestemd zijn voor de bewoners van de woningen rond het haventje.

Voor de ingang van de binnenhaven zullen enkele palen worden aangebracht zodat de vaarrichting van de roeisloepen (uit de binnenhaven naar het Merwedekanaal) overeenkomt met de vaarrichting van de roeiers op het Merwedekanaal en zo de kans op aanvaring wordt geminimaliseerd.

Direct ten noorden van de haven ligt een weg die op termijn de verbindingsweg (met name voor de fiets) vormt met het Defensieterrein. Het parkeren wordt achter de bebouwing (uit het zicht vanaf de openbare ruimte) opgelost.

De woningen worden in meerdere woningblokken gerealiseerd, met een bouwhoogte variërend tussen de 4 en 12 lagen met een kap. De bouwblokken aan de haven hebben een gevarieerde opbouw. De basishoogte is 6 a 7 lagen, maar aan de Kanaalweg wordt de bouwhoogte verlaagd naar 4 lagen met kap in verband met de overgang naar de bebouwingsschaal in de Dichterswijk én de bezonning van de Kanaalweg. De bouwblokken aan de noord- en zuidzijde van de haven hebben een accent van 8 bouwlagen met kap. Het bouwblok ten westen van de haven heeft een accent van 12 lagen met kap. Hierdoor wordt het gevarieerde gevelbeeld aan de haven versterkt en wordt de gewenste stedelijkheid bereikt. Deze bouwhoogte past bij de omvang van de haven en door de grote afstand tot bestaande woningen en woonboten is de overlast (uitzicht en bezonning) naar de omgeving acceptabel.



Afbeelding 4.1 stedenbouwkundig plan.

Deze verkaveling met hoogwaardige openbare ruimte geeft het plan een zelfstandig goede woonkwaliteit, gebruikmakend van de potentie van het Merwedekanaal, binnen een (op dit moment) industriële omgeving. Er wordt naar gestreefd om in de toekomst een oost-westverbinding met het achterliggende gebied te realiseren. Deze ontsluitingsweg zal te zijner tijd als openbare weg door de gemeente beheerd gaan worden.

De rest van het gebied (binnenhaven en plein voor de woningen) zal als semi-openbare ruimte in eigendom en beheer van de Vereniging van Eigenaren komen. Deze ruimte zal wel 24 uur per dag toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en hulpdiensten.



Afbeelding 4.2 Artist impression toekomstig Blok A

Voor de architectuur en buitenruimte is gekozen voor een industrieel karakter waarbij wordt ingezet op een levendige mix van gebouwen met goede buitenruimtes aan het water. De buitenruimte krijgt een robuuste vormgeving passend bij het industriële karakter.

Het gebouw ten noorden van de haven (blok A) heeft aan de noordzijde een geluidswerende functie in verband met de aanwezige hulpwarmtecentrale. Aan de geluidbelaste zijde zal dit bouwblok een wintertuin krijgen die het geluid buiten houdt. De schoorstenen van de HWC zullen in ieder geval vanuit het noorden, het westen en het oosten voor de omgeving zichtbaar blijven. Vanuit het zuiden zal het zicht in de directe nabijheid van het bouwplan enigszins afnemen. Door hun hoogte zullen de schoorstenen wel boven het daarvoor gesitueerde bouwblok uitsteken.

Het horeca-paviljoen wordt een bijzonder architectonisch gebouw, met een terras aan de havenzijde.

De Kanaalweg wordt op termijn opnieuw ingericht. Er komt een brug bij de toegang naar de haven. Op termijn is het de bedoeling om het profiel van de Kanaalweg te herinrichten. Dan wordt een parallelle wetering hersteld zoals die nu nog deels is terug te vinden langs de Kanaalweg.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

Hieronder wordt in grote lijnen beschreven hoe de bereikbaarheid van het gebied is gewaarborgd. Daarbij wordt ingegaan op de ligging van het gebied, de ontsluitingen voor auto- en langzaamverkeer, de parkeervraag en het te realiseren parkeeraanbod en de toegankelijkheid voor het vrachtverkeer.

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Overste den Oudenweg en de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan en de Dr. M.A. Tellegenlaan. Bij de toekomstige aanleg van de HOV-busbaan op de Dr. M.A. Tellegenlaan zal de aansluiting van de Kanaalweg op de Dr. M.A.

Tellegenlaan voor het autoverkeer komen te vervallen. De ontsluiting van Kanaalweg 59, inclusief de HWC, zal dan via de Overste den Oudenlaan en de Koningin Wilhelminalaan plaatsvinden.

De openbare straat tussen de haven en het havengebouw zal op het moment dat het defensieterrein wordt ontwikkeld doorgetrokken worden. Tot die tijd zal het autoverkeer (bezoekersparkeren) moeten keren en kan het via de Kanaalweg en de Koningin Wilhelminalaan het plangebied verlaten.

Ter plaatse van de havenmonding zal de in Kanaalweg een brug (ook geschikt voor gemotoriseerd verkeer) komen. De brug over de haventoegang heeft een doorvaarthoogte van 1,50 m hetgeen betekent dat met een constructiehoogte van 0,50 m de bovenkant van het brugdek minimaal 2,0 m boven het peil van het Merwedekanaal ligt. De doorvaartbreedte is circa 3 meter. Het brugdek zal zodanig ingedeeld worden dat er ruimte is voor een trottoir en een rijstrook, die gebruikt kan worden voor auto- en fietsverkeer in twee richtingen. De rijstrook heeft een breedte van 3,50 m

4.2.2 Openbare ruimte, groen en langzaamverkeersverbindingen

De nieuw te graven haven heeft functionele en esthetische betekenis. Hier kunnen bootjes/sloepen (van met name toekomstige bewoners) aanmeren. Aan de noordzijde van de haven ligt een plein met flauw aflopende trap met brede treden naar het water. Naast het plein liggen 10 parkeerplaatsen bij het havenpaviljoen en is er ruimte om je fietsen te stallen.

De Kanaalweg is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk van de stad. Door de inrit van het parkeerterrein aan de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan te situeren wordt bijgedragen aan het (op termijn) autovrij maken van de Kanaalweg. Ten westen van de Kanaalweg is het mogelijk om in de toekomst de 'Vleutense Wetering' weer te herstellen cq. opnieuw uit te graven. Vooralsnog wordt echter uitgegaan van handhaving van de bestaande bomen. Zowel het water in de haven als, op termijn, in de wetering staat in verbinding met het Merwedekanaal.

Tussen blok A en de haven is in het plan een openbare straat opgenomen zodat op het moment dat het Defensieterrein wordt ontwikkeld een nieuwe oost-westverbinding voor met name langzaamverkeer gerealiseerd kan worden. Deze verbinding koppelt de woonwijken Kanaleneiland/Transwijk, deelgebied 4 (defensieterrein en plan Kanaalweg 59). In deze straat worden nieuwe bomen geplant.

Voor voetgangers worden trottoirs aangelegd die verbonden zijn met bestaande routes.

De openbare ruimte wordt ingevuld met robuuste materialen die bij een werf thuishoren.

4.2.3 Parkeren

Het parkeren wordt opgelost op maaiveld (zie figuur 4.1). Achter de blokken B en D, uit het zicht van de openbare ruimte, wordt een parkeerhof aangelegd met in totaal 118 parkeerplaatsen. Ten noorden van Blok C worden nog eens 10 parkeerplaatsen aangelegd. Waaronder 5 plekken voor een deelauto. Verwacht wordt dat een deel van de bewoners zal kiezen voor een abonnement op een deelauto. Dit scheelt in het aantal benodigde parkeerplaatsen zoals toegelicht in onderstaande tabel. In het plangebied worden tevens 28 'openbare' fietsparkeerplekken gerealiseerd ten behoeve van o.a. horeca. De woningen krijgen inpandige (fietsen)bergingen. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voldoet hiermee aan de geldende parkeernormen welke zijn aangegeven in onderstaande tabellen.

Functie	Norm auto:	Norm Fiets	Blok A	Blok B	Blok C	Blok D	Blok E	Aantal auto pp	Aantal fiets pp
Woningen boven de 130 m2 BVO	1,11	0**						0	
Woningen 80 t/m 120 m2 BVO	1,02	0*		48	2	25	9	85,68	
Woning 55 tot 80m2 BVO	0,94	0*		6		4	12	20,68	
Woning tot 55m2 BVO	0,43	0*	61					26,23	
Café/bar/cafetaria in m2 bvo	3,4	23,5			220			7,48	51,7
								140,07	**51,7**

** Inpandige gez. Fietsenberging
* Iedere woning eigen (fietsen)berging op maaiveld

Aantal stallingsplaaten conform inrichtingsplan Vollmer

Blok A	23		
Blok B	48		
Blok C woningen	2		
Blok C horeca	5	52	
Blok D	26		
Blok E	19		
deel auto's	20		(5 deel auto = 20 parkeren)
	+	+	
	143	**52**	

PS: bij horeca in de categoriën D1 en D2 geldt een norm van 6,8 / 100 m2 bvo ipv 3,4 / 100 m2 bvo·

Figuur 4.1 benodigt aantal parkeerplekken conform Nota Stallen en parkeren (gebied B1 betaald parkeren).

4.2.4 Openbaar vervoer

Er komen door de planontwikkeling vooralsnog geen wijzigingen in het aanbod van het openbaar vervoer dan wel in bestaande of nieuwe halteplaatsen.

4.2.5 Hulpdiensten en vrachtverkeer

Hulpdiensten en vracht/- en verhuiswagens zullen incidenteel de woningen moeten kunnen bereiken. Voor het opstellen van brandweerwagens is een breedte van minimaal 3,50 m benodigd in geval van een calamiteit. Het plan heeft voldoende ruimte voor het rijden, opstellen en manoeuvreren van vrachtwagens.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

5.2.1 Kader

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In het Besluit m.e.r. staat omschreven welke activiteiten MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Echter ook initiatieven die onder de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. vallen, dienen kritisch bekeken te worden of deze belangrijke nadelige milieueffecten kunnen hebben. Indien dit het geval is, dient hiervoor ook een MER of m.e.r-beoordeling te worden opgesteld.

5.2.2 Plansituatie

De beoogde plan ontwikkeling van 167 woningen blijft ver onder de drempelwaarde voor stedelijke ontwikkelingen zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. De planontwikkeling leidt niet tot onevenredige nieuwe emissies of verkeersaantrekkende werking. Het betreft een binnenstedelijke locatie op een voormalig industrieterrein. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed zouden kunnen worden door de herontwikkeling. De herontwikkeling is getoetst op eventuele effecten op alle relevante milieueffecten (zie onderstaande paragrafen).

5.2.3 Conclusie

De in dit plan opgenomen activiteit overschrijdt niet de voor deze categorie geldende drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.. Tevens zijn er, zoals blijkt uit onderstaande beschrijving van de milieuaspecten, geen andere factoren aanwezig die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een MER en is gezien de aard, omvang en ligging van het project geconcludeerd dat er geen sprake van aanzienlijke nadelige milieugevolgen. Er hoeft voor dit plan geen MER of m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van

acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

1. bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
2. bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
3. reconstructie van wegen;
4. gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2007 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel;
- De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

5.3.2 Plansituatie

Voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen is op 19 februari 2015 door onderzoeksbureau Aveco de Bondt een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting ter plaatse van de geluidsgevoelige bebouwing afgerond. Binnen het plangebied is bebouwing geprojecteerd, waarin circa 167 woningen worden gerealiseerd.

In het onderzoek is de geluidbelasting berekend ten gevolge van de relevante wegen en een hulpwarmtecentrale in de directe omgeving van het plangebied.

5.3.3 Wegverkeerslawaai

Uit de berekeningen volgt dat de geluidsbelasting afkomstig van de Overste den Oudenlaan/Europalaan voldoet aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting ten gevolge van deze weg blijft onder de 48 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.
De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan bedraagt maximaal 54 dB en overschrijdt hiermee de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toegestane hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt alleen overschreden op de blokken B, D en E. De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Kanaalweg/Parallelweg bedraagt maximaal 54 dB en overschrijdt hiermee de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toegestane hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt alleen overschreden op blok E.

Een volledig overzicht van de rekenresultaten in opgenomen in de bijlagen.

- Aangezien de voorkeurswaarde voor de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan en de

Kanaalweg/Parallelweg wordt overschreden is de bouw van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld voor het geluid afkomstig van deze wegen.

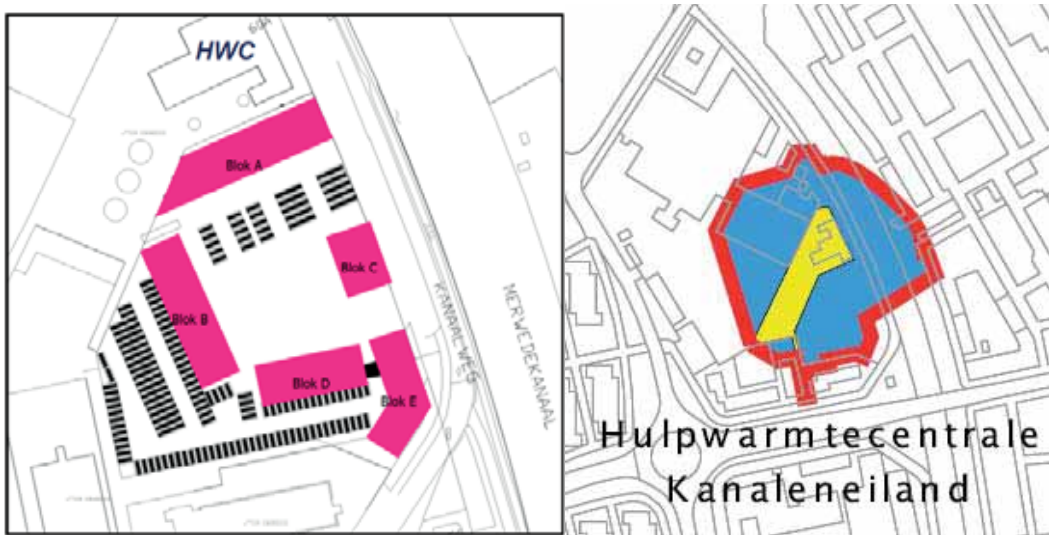
5.3.4 Spoorweglawaai

Het plangebied ligt op een afstand van circa 650 meter vanaf het spoor en ligt daarmee buiten de zone voor de spoorlijn Utrecht - 's Hertogenbosch.

5.3.5 Industrielawaai

Wet geluidhinder industrielawaai

Het bouwplan grenst direct aan het terrein en het gebouw van de Hulpwarmte-centrale (HWC) van de Eneco. De HWC aan de Kanaalweg is een zogenaamde 'grote lawaaimaker' waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een geluidzone is vastgesteld. Buiten die zone mag het geluidniveau van de centrale niet meer zijn dan 50 dB(A). Dit is geborgd in de milieuvergunning van de HWC.



Paars de ligging van het bouwplan; Geel: terrein van de HWC; blauw: de zone

Het bouwplan ligt grotendeels binnen deze geluidszone zodat hiervoor vanwege de Wet geluidhinder geluidsonderzoek nodig is en, bij woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde, een hogere waarde die niet hoger kan zijn dan 55 dB(A) etmaalwaarde.

Ten tijde van de art.19-procedure in 2008 zijn reeds hogere waarden vastgesteld. Dit plan is echter niet uitgevoerd. Met dit bestemmingsplan wordt een nieuw bouwplan ingediend (blokken A en B). Voor de rest van het plangebied worden later bouwplannen in procedure gebracht. Voor dit bouwplan is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsniveaus bij de woningen van het bestemmingsplan als gevolg van de HWC. Omdat op diverse gevels de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zullen ook hogere waardes worden vastgesteld. De hogere waarden uit 2008 hebben voor dit bestemmingsplan geen juridische betekenis.

Bij het onderzoek Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve is uitgegaan van de actuele bedrijfssituatie van de HWC die daartoe door middel van metingen is onderzocht. Daaruit bleek dat ten opzichte van de vergunde situatie de verdeling van geluidsproductie van de centrale over de verschillende geluidbronnen (gebouwdelen, schoorstenen) is gewijzigd. Met het actuele rekenmodel van de HWC zijn de geluidsniveaus op de woninggevels berekend. De blokken A en B, die het dichtst bij de centrale staan en een gekoppelde bouwaanvraag kennen, hebben voor een deel gevels zonder te openen delen en voldoende isolatie (dove gevels), omdat de geluidsniveaus daar boven de maximale grenswaarde liggen. Dankzij afscherming door galerijen is het geluidniveau bij andere gevels van de woningen niet boven de maximale grenswaarde. Daar kan een hogere waarde voor worden vastgesteld, omdat de woningen ook nog een luwe gevel hebben.

Ook blijkt dat het binnenniveau van de woningen aan de grenswaarde voldoet. Daarmee wordt voldaan aan de eisen vanuit de Wet geluidhinder en het gemeentelijke beleid.

Voor het geluid van wegen is een separaat onderzoek uitgevoerd. Ook daarvoor worden bij bepaalde woningen hogere waarden vastgesteld.

Laagfrequent geluid

Uit het onderzoek naar de actuele situatie bleek dat de geluidsproductie van de centrale voor een groot deel uit laagfrequent geluid (lager dan 125 Hz) bestaat. Bij de bepaling van de geluidwering van de gevels is voorgeschreven dat frequenties lager dan de 125 Hz octaafband niet worden meegenomen. Het geluid van de HWC zit echter voor de belangrijkste bronnen bijna uitsluitend in 63 Hz-octaafband. Bekend is dat de gevelwering voor deze lage frequenties doorgaans gering is. Aangezien deze lage frequenties tot ernstige geluidshinder kunnen leiden, is hier nader onderzoek naar gedaan.

Een manier om de beleving van dit geluid te beoordelen is door het berekende binnenniveau in de woningen te vergelijken met de zogenoemde 'Vercammen-curve'. Deze curve geeft voor de laagfrequente tertsbanden aan vanaf welk geluidsniveau ernstige geluidshinder kan worden verwacht. In enkele recente beroepsprocedures voor de Raad van State is het gebruik van deze curve als bruikbaar toetsinstrument geaccepteerd als een manier om ernstige geluidhinder in substantiële mate te voorkomen.

Uit het onderzoek blijkt dat het geluid van de HWC vooral in de 50 Hz-tertsband ligt en dat daar de Vercammencurve (A-curve) aanzienlijk wordt overschreden. In slaapkamers met 7 à 11 dB; in woonkamers met 10 à 14 dB. Het is niet mogelijk om met betere geluidisolatie deze overschrijdingen te voorkomen. Het huidige functioneren van de Warmtecentrale is daarom minder passend met het oog op de ontwikkelingsrichting naar wonen die de gemeente voor het plangebied en de omgeving daarvan (o.a. Defensieterrein) voorstaat.

Daarom is het college met de ENECO in overleg gegaan om de bedrijfsvoering van de HWC zodanig aan te passen dat hij zich beter verhoudt tot de daar om heen gewenste woonfuncties. Dit overleg heeft er toe geleid dat de ENECO en het college inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. De gemeente heeft aangegeven een bijdrage te willen leveren aan de daarvoor noodzakelijke investeringen voor zover die in redelijkheid niet geheel voor rekening van ENECO dienen te komen. Een en ander wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.

Nu in de huidige situatie de geluidshinder slechts tijdens een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreedt terwijl binnen afzienbare termijn de HWC een andere rol in het warmtenetwerk zal krijgen, waardoor hinder door laagfrequent geluid geheel tot het verleden zal behoren, achten wij het in het kader van een goede ruimtelijke ordening verantwoord nu dit bestemmingsplan vast te stellen.

5.3.6 Cumulatie van lawaai

De cumulatieve geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaai, industrielawaai en het lawaai van het parkeren bedraagt volgens berekening ten hoogste 58 dB. Deze geluidsbelasting is ruim lager dan de maximaal toegestane geluidsbelasting door het wegverkeer van 63 dB. Derhalve kan niet gesproken worden over een onacceptabele samenloop van geluid.

5.3.7 'Stille zijden' beleid

Conform het beleid van de gemeente Utrecht dient voor de toekenning van een hogere waarde per woning ten minste een geluidluwe gevel per woning aanwezig te zijn. Een geluidluwe gevel is een gevel waarop de geluidbelasting niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer, 55 dB voor railverkeer en 50 dB(A) voor industrielawaai. In een geluidluwe gevel dient een te openen raam of deur opgenomen te zijn. Tevens dient voldaan te worden aan de eis dat een bij de woning behorende buitenruimte wordt gesitueerd aan de gevel waarop de geluidbelasting ten hoogste 53 dB voor wegverkeer, 60 dB voor railverkeer en 50 dB(A) voor industrie bedraagt.

Omdat de vormgeving en positie van de blokken C, D en E nog wordt uitgewerkt, kan nu in het akoestisch onderzoek nog niet concreet worden aangewezen waar en hoe stille zijden worden gerealiseerd. Indien nodig zal dat gerealiseerd kunnen worden door middel van extra voorzieningen aan de gevel, zoals bijvoorbeeld verhoogde borstweringen. De woningen in de blokken A en B zijn wel uitgewerkt en hebben een stille zijde.

5.3.8 Conclusie

Aangezien de voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting afkomstig van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan, Kanaalweg/Parallelweg en de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland wordt overschreden is de bouw van de nieuwe woningen alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld voor het geluid afkomstig van deze bronnen. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de eisen uit het gemeentelijk geluidbeleid.

5.4 Bedrijven en Milieuzonering

5.4.1 Kader

Bedrijven welke zijn gelegen in de nabijheid van het plangebied kunnen een beperking opleveren voor de (gewijzigde) invulling van dat gebied. Hiervan is sprake indien de invulling plaatsvindt met milieugevoelige functies, zoals woningen.

In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

In de VNG-publicatie “Bedrijven en milieu

zonering (2009)” zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de publicatie wordt onderscheidt gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dat rechtvaardigt kan een lagere omgevingskwaliteit worden nagestreefd dan die in een rustige woonwijk. In dat geval kunnen de kleinere richtafstanden voor een gemengd gebied worden aangehouden.

Milieucategorie	Richtafstand tot rustige woonomgeving	Richtafstand tot gemengd gebied
1	10 m	0
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Tabel 5.2

De opgenomen richtafstanden zijn geen normen, maar richtafstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. De afstanden worden gemeten vanaf de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat tot aan de dichtstbij gelegen gevel van de gevoelige functie.

5.4.2 Plansituatie

De gemeentelijke ambitie is om deelgebied 4 te transformeren naar een gebied met stedelijk wonen, in hoge dichtheden, met een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en een recreatieve zone langs het Merwedekanaal.

Bij de start van het project was het defensieterrein aan de Overste Den Oudenlaan nog in bedrijf. Aan de Kanaalweg waren enkele garagebedrijven gevestigd en naast de te herontwikkelen locatie ligt de HWC. De hulpwarmtecentrale zorgt voor het leveren van warmte bij piekvraag in koude periodes.

De garagebedrijven hebben hun bedrijfsactiviteiten inmiddels beëindigd. De onderhandelingen over de aankoop van het defensieterrein door de gemeente Utrecht zijn inmiddels succesvol afgerond.

De HWC

Het onderhavige plan vormt de eerste fase naar een nieuw woongebied. Aangezien het bedrijfsterrein van de HWC direct grenst aan het plangebied, heeft op deze punten nader onderzoek plaatsgevonden. Navolgend zijn de belangrijkste conclusies beschreven:

Voor de HWC zijn de de volgende milieuaspecten als relevant te beschouwen:

- Geur (richtafstand tot rustige woonwijk: 30 meter)
- Gevaar (richtafstand tot gemengd gebied: 50 meter)
- Geluid (richtafstand tot rustige woonwijkgemengd gebied: 100 meter)

Geur

Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO2), stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10). Derhalve is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005.

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de áchtergrondconcentratie' valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO2 een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NOx geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NOx tevens gering zal zijn.

Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. In paragraaf 5.5 Externe veiligheid, wordt hier verder op ingegaan

Geluid

Omdat de hulpwarmtecentrale op grond van de wet geluidhinder een geluidzone heeft is dat aspect onder de paragraaf 5.3 Geluidhinder beoordeeld.

De te realiseren Horeca

De te realiseren horeca heeft de categorie B of D. De horeca ligt op enige afstand van de woningblokken. Horeca in een dergelijke categorie wordt passend geacht in een woonomgeving.

5.4.3 Conclusie

De aanwezigheid van de HWC vormt qua geur geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Op de aspecten geluid en externe veiligheid wordt in de paragrafen 5.3 en 5.5. verder ingegaan.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Kader

In bestemmingsplannen wordt aandacht besteed aan de veiligheidsrisico's die zware bedrijven kunnen veroorzaken. Naast de bedrijven kunnen ook het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor of water en door buisleidingen, risico's opleveren

De normen en richtlijnen voor externe veiligheid komen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Hierin is voorgeschreven dat kwetsbare bestemmingen voldoende afstand moeten houden tot bedrijven en transportroutes en kunnen er beperkingen aan de bebouwingsdichtheid wenselijk zijn.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR); Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans op overlijden van een onbeschermd persoon die zich 24 uur nabij de ongevallocatie bevindt. De normhoogte voor PR bedraagt 10^{-6}/jaar voor gevoelige bebouwing. Het groepsrisico (GR) geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte kan overlijden tengevolge van een calamiteit. Voor het GR is een zogeheten oriënterende waarde vastgesteld - Voor transport bedraagt deze waarde 10^{-4}/jaar bij 10 doden, 10^{-6}/jaar bij 100 doden enzovoort. Het GR is een oriënterende waarde; van deze waarde kan onder voorwaarden worden afgeweken.

5.5.2 Plansituatie

Transport

Het lokale verkeer van gevaarlijke stoffen wordt in het kader van de routeringsregeling geregeld via jaarlijks door vervoerders aan te vragen ontheffingen. De omvang van dit lokale transport is zo gering dat de norm voor PR niet bereikt wordt en het GR ruim onder de oriëntatiewaarde blijft.

Niet gesprongen explosieven

Op het (voormalig) defensieterrein en gedeeltelijk op de naastgelegen terreinen bevinden zich twee opsporingsgebieden voor niet gesprongen explosieven (NGE). Deze opsporingsgebieden zijn het resultaat van een NGE-onderzoek dat heeft plaatsgevonden in Dichterswijk West.

Gebleken is dat de op het Defensieterrein gelegen (voormalige) fabriek Jongerius doelwit is geweest van bombardementen. De fabriek Jongerius was in WOII werkzaam voor de Duitse wapenindustrie. In 2002 is een onderzoek gedaan naar mogelijke blindgangers in en rond het projectgebied Dichterswijk-West (het huidige Parkhaven). Op basis van dit onderzoek is in Dichterswijk-West een blindganger gevonden (een bom van 500 pond). Gebleken is dat rond de Jongeriusfabriek zich twee verdachte gebieden bevinden. Ook het plangebied ligt in dit risico-gebied. Dit betekent dat alvorens in het plangebied kan worden begonnen met de bouw, er nader (detectie)onderzoek dient te worden gedaan naar niet gesprongen explosieven.

Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Door adviesbureau Tebodin is een brandveiligheidsrapportage (documentnummer 3412121, gedateerd op 10 maart 2010) opgesteld ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Hierover is advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). De HWC is geen inrichting als bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid. Desalniettemin is ten behoeve van de ontwikkeling door Tebodin een

brandveiligheidsrapport nieuwbouw Kanaalweg 59 opgesteld. Hieruit blijkt dat er vanuit de industriële bebouwing rond het plangebied geen bijzondere brandveiligheidsrisico's te verwachten zijn. In het rapport worden een aantal bouwkundige maatregelen genoemd. Deze zullen worden meegenomen bij de bouwaanvraag.

5.5.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de planontwikkeling te verwachten.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Kader

Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan kan worden vastgesteld indien:

a. aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
b. een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM_{10} (fijn stof) en NO_2 (stikstofdioxide) in de buitenlucht;
d. het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Deze algemene maatregel van bestuur, verder te noemen het “Besluit nibm”, geeft aan wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dat is het geval als de toename van fijn stof of stikstof niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie (maximaal 1,2 Bg/m3). Concreet betekent dit dat de toevoeging van 1.500 woningen of 100.000 m2 kantoorruimte aan een enkele ontsluitingsweg) als niet relevant wordt bestempeld.

Bij ieder (ruimtelijk) project moet toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaatsvinden, met andere woorden het moet duidelijk zijn welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit. Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit niet verslechtert c.q. dat het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

5.6.2 Plansituatie

Aangezien het aantal te realiseren woningen slechts 167 betreft, valt deze ontwikkeling onder het besluit ‘niet in betekende mate’. Aangenomen mag worden dat de geringe oppervlakte aan toekomstige horecavoorziening en binnenhaven tevens niet significant bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Om deze conclusie met cijfers te onderbouwen, is gebruik gemaakt van de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum Infomil ontwikkelde rekentool. In deze rekentool wordt aan de hand van verkeersgeneratie van de functies berekend of voldaan wordt aan de norm ‘niet in betekenende mate’.

De verkeersgeneratie van de appartementen is gebaseerd op de kengetallen van het CROW (publicatie 317: ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’). Worst case is hiervoor een verkeersgeneratie van 7 voertuigbewegingen per woning aangehouden. Voor een horecavoorziening en een binnenhaven zijn geen vaste kengetallen opgesteld. Gelet op de geringe omvang van beide functies wordt hiervoor gezamenlijk een verkeersgeneratie van 50 voertuigbewegingen aangehouden.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1100
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	0,91
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	0,29
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu g/m^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Geconcludeerd kan worden dat de toekomstige ontwikkeling in niet betekende mate zal bijdrage aan de luchtkwaliteit en daarmee voldoet aan voorwaarde c. van de Wet luchtkwaliteit.

5.6.3 Goed woon- en leefklimaat

Naast de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit, moet worden bezien of er voor de te realiseren woningen voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Hiervoor is de "Grootschalige concentratie- en depositiekaart Nederland" van het RIVM geraadpleegd. Ten aanzien van de maatgevende aspecten, fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2), is er voor Utrecht het volgende te melden. Voor stikstofdioxide geldt dat de achtergrondconcentratie in Utrecht 27,9 Bg/m3 (peiljaar 2012) betreft. Voor fijn stof betreft de achtergrondconcentratie 23,8 Bg/m3 (peiljaar 2012).

5.6.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet significant bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en hiermee voldoet aan de regeling 'niet in betekenende mate'.

Ten aanzien van een goed woon- en leefklimaat kan het volgende gesteld worden. Aangezien voor beide stoffen (stikstof en fijn stof) de grenswaarde van 40 Bg/m3 niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat de plaatselijke achtergrondconcentraties (jaargemiddelde) een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied niet belemmert.

5.7 Bodemkwaliteit

5.7.1 Kader

Kader

Aan de basis van het gemeentelijk bodembeleid ligt bescherming van de kwaliteit van de bodem en het grondwater én het voorkomen van risico's voor de gezondheid van mens en dier. Het bodembeleid sluit hiervoor aan op onderstaande algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Bodembescherming
  Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt.

- Bodemsanering
  Gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er sprake is van humane of milieuhygiënische risico's, of risico's voor verspreiding van de verontreiniging via het grondwater. De sanering wordt functiegericht en kosteneffectief uitgevoerd. Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Bodembeheer
  Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is om de locatie geschikt te maken. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met eventuele nabij gelegen grondwaterverontreinigingen.

5.7.2 Plansituatie

Op de nieuwbouwlocatie (woningen zonder tuin, horeca en binnenhaven) is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met, met name, PCB. Voor het saneren van deze verontreiniging is een saneringsplan opgesteld (Aveco de Bondt, Rapportnummer 13.1025.03 R-RGN/794, datum 30-04-2014). Met het saneringsplan is door het bevoegd gezag wet bodembescherming ingestemd op 18 september 2014. De RUD Utrecht stelt vast of de sanering is uitgevoerd conform het ingediende saneringsplan. De milieuhygiënische bodemkwaliteit is na sanering geschikt voor het beoogde gebruik, te weten ander groen, bebouwing en/of infrastructuur.

Als er grondwater wordt onttrokken ten behoeve van de bouw moet onderzocht worden of deze onttrekking invloed heeft op mobiele verontreinigingen in de omgeving van de locatie of in het diepere grondwater. In de directe omgeving van de locatie zijn verontreinigingen in het grondwater aanwezig. Bij een mogelijke beïnvloeding van deze verontreinigingen is het noodzakelijk een saneringsplan op te stellen of aansluiting te zoeken bij het "saneringsplan biowasmachine" of een eventueel in de toekomst vast te stellen gebiedsplan.

5.7.3 Conclusie

Met in achtneming van bovenstaande voorwaarden voor onderzoek en/of sanering vormt de bodem geen belemmering voor het plan.

5.8 Flora en fauna

5.8.1 Kader

Het Groenstructuurplan Utrecht (vastgesteld door de raad in april 2007) heeft tot doel het verhogen van de kwaliteit van het stedelijk groen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad. In het Groenstructuurplan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze groenstructuren hebben zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. Het is op grond van dit Groenstructuurplan de bedoeling dat de kwaliteit van het groen in deze zones steeds verder ontwikkelt en verbetert. Veranderen van functie is alleen mogelijk na bestuurlijke afweging. Een afname van oppervlakte van de stedelijke groenstructuur dient te worden gecompenseerd.

In de Flora en fauawet zijn verschillende verbodsbepalingen opgenomen om in het wild levende flora en fauna te beschermen. Het is verboden om dieren opzettelijk te verontrusten, te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren of te beschadigen. Ook is het verboden om beschermde planten te beschadigen of van hun groeiplaats te verwijderen. De Flora en Faunawet legt daarnaast een algemene zorgplicht op voor alle (wilde) dieren en planten en hun directe leefomgeving.

Ruimtelijke ontwikkelingen en uitvoering van projecten of (bestemmings-)plannen mogen niet in strijd zijn met de internationale richtlijnen of de Flora en fauna wet. Indien er een besluit wordt genomen op grond van de Wet ruimtelijke ordening waarbij de uitvoering van het besluit gevolgen kan hebben voor beschermde soorten, moet getoetst worden of beschermde soorten aanwezig (kunnen) zijn. Ook dient te worden bekeken wat de eventuele effecten van de activiteiten op de soorten zijn. De centrale vraag daarbij is of er een vrijstelling of een ontheffing nodig is op grond van de Flora en faunawet. Dit is afhankelijk van de beschermingsgraad van de aangetroffen soort.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan dient van tevoren duidelijk te zijn dat de Flora en faunawet niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan.

5.8.2 Plansituatie

Ten behoeve van de quickscan is een locatiebezoek uitgevoerd op 16 juli 2013. Het locatiebezoek is uitgevoerd om een algemene indruk van de locatie te verkrijgen en is niet bedoeld om een volledige inventarisatie van soorten en/of ecologische waarden te verkrijgen. Ten tijde van het locatiebezoek was de locatie geheel onbebouwd en braakliggend. De vegetatie bestaat voornamelijk uit grassen (Gramineae). Naast grassen zijn ook andere wilde plantensoorten waargenomen waaronder Jakobskruid.

Tijdens het locatiebezoek zijn de volgende vogelsoorten waargenomen: Houtduif, Merel en kraaien. De locatie is geschikt voor broedvogels, waarbij met name de populieren langs de Kanaalweg, de braamstruiken en de wilgenrij langs de zuidelijke terreingrens van belang zijn. Daarnaast zijn enkele kenmerken waargenomen die duiden op het mogelijk voorkomen van zoogdieren. Er zijn verschillende konijnen waargenomen op het terrein.

5.8.3 Samenvatting en conclusies

Op basis van de uitgevoerde quickscan wordt geconcludeerd dat er in de flora- en faunawet geen beschermde diersoorten voorkomen op de locatie. De plannen (bouw van een appartementen complex met een binnenhaven) en de hieruit voortvloeiende ruimtelijke ingrepen kunnen desalniettemin nadelige gevolgen hebben inzake de in de Flora- en faunawet beschermde soorten.

Vaatplanten

Met het uitgevoerde onderzoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet. Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora en faunawet. Wel is voor het verwijderen van op de locatie aanwezige bomen een kapvergunning benodigd. Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

Vogelsoorten

Hoewel momenteel geen jaarrond beschermde nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. De te kappen bomen kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora-en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

Zoogdieren

Op de locatie zijn kenmerken van het voorkomen van het Konijn aangetroffen. Konijnen zijn niet strikt beschermd. Wel geldt de zorgplicht, wat betekent dat de werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden op een manier dat de konijnen altijd kunnen vluchten. Verder luid het advies de projectlocatie ongeschikt te maken voor zoogdieren. Dit kan door de locatie regelmatig te bewerken zodat het voor zoogdieren geen geschikte locatie meer is.

Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.

Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen.

Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden. Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

Overige soorten

Ten behoeve van de aanleg van de binnenhaven zal een doorbraak naar het Merwedekanaal gemaakt worden. Ter plaatse van deze doorbraak is mogelijk sprake van het voorkomen van amfibieën,

libellen en vissen.

Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep over een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.

Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën (maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

Gebiedenbescherming

Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk. Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een ‘nee-tenzij’ toets is niet nodig.

Planning en voortgang

De klepelwerkzaamheden wil men zo snel mogelijk uitvoeren om het gebied kaal te maken. Bij deze werkzaamheden moet van uit de zorgplicht rekening gehouden worden met de aanwezige diersoorten. Men moet klepelen naar de vluchtweg en mogelijk blijvende groenelementen toe.

De aanwezige diersoorten kunnen hier naar toe vluchten. Wanneer het terrein na het klepelen kaal wordt gehouden is de kans op vestiging van flora en fauna minimaal en is bij het bouwklaar maken van het terrein de kan s op vertraging geminimaliseerd.

Bij het creëren van de doorsteek van de oever naar het Merwedekanaal moet gezorgd worden dat de oevers en de strook waar de doorsteek plaats vindt, vanaf het begin van het voorjaar kaal zijn. Hierdoor kunnen geen vogels of andere soortgroepen als beschermde libellen zich hier vestigen.

5.8.4 Conclusie

Met in achtneming van bovenstaande maatregelen vormt de Flora en Faunawet geen belemmering voor uitvoering van dit plan.

5.9 Bomen

5.9.1 Kader

Artikel 85 van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht geeft aan dat het verboden is een houtopstand te vellen of te doen vellen zonder vergunning van burgemeester en wethouders. Dit verbod geldt niet voor bomen met een dwarsdoorsnede van de stam tot maximaal 15 centimeter op 1,3 meter hoogte boven het maaiveld.

5.9.2 Plansituatie

Naar aanleiding van de quickscan op de Kanaalweg 59 te Utrecht is besloten nog een aanvullende controle uit te voeren. Alle bomen op de locatie zijn geïnventariseerd om een update te krijgen van de bomen die er nu nog staan en te kijken of die kapvergunning plichtig zijn. Voor de aanleg van de nieuwbouw en ontsluitingswegen zullen bomen moeten verdwijnen. Het inrichtingsplan voor het gebied voorziet in de aanleg van een nieuwe groenstructuur met bomen, langs het kanaal.

5.9.3 Conclusie

Kenmerk van het nieuwe gebied is een woningbouwplan rond een nieuw aan te leggen binnenhaven. Om dit te kunnen realiseren zijn de bomen ter plaatse verwijderd. Bij inrichting van het openbaar gebied zullen nieuwe bomen worden geplant.

5.10 Water

5.10.1 Kader

De Waterparagraaf is een verplicht onderdeel van een ruimtelijk plan en vormt een wezenlijk element in het gehele watertoetsproces. Het fungeert als een instrument waarin de waterhuishoudkundige gevolgen van een plan inzichtelijk worden gemaakt, de gemaakte afwegingen expliciet en toetsbaar worden vastgelegd en het wateradvies van de waterbeheerder wordt opgenomen. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem vroegtijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

5. Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
6. Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
7. Gemeentelijk beleid: Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2014 [1];
8. Waterschapsbeleid: Waterbeheerplan 2010-2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur [2].

[1] De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast.

Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) 2011-2014. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2014.01, uitgave december 2014, www.utrecht.nl). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

[2] Het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. De belangrijkste verordening is de keur (www.hdsr.nl).

Betrokken partijen
In dit watertoetsproces participeren de volgende partijen:

- Aanvrager: Gemeente Utrecht, Stadsontwikkeling – Programma's, Stedenbouw;
- Opsteller: Aveco de Bondt
- Toetser: Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater) Gemeente Utrecht, Stadswerken – Stedelijk Beheer (beheerder riolering, oppervlaktewater)

5.10.2 Plansituatie

1. Het maaiveld ter plaatse van het plangebied bevindt zich op een hoogte van circa NAP +1,9 m;
2. De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatend eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m;
3. De gemiddelde grondwaterstand (GGWS) bevindt zich op NAP +0.25 m, de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) op NAP +0.45 m.

Het beleid ten aanzien van hemelwater komt er kortweg op neer dat hemelwater bij voorkeur in het plangebied wordt vastgehouden en indien mogelijk wordt geïnfiltreerd. Een ander leidend principe is om water als mede-ordenend principe in ruimtelijke plannen mee te nemen.

Het rijksbeleid heeft als streven het afkoppelen van 20% van het verharde oppervlak in bestaand stedelijk gebied en 60% in stedelijk gebied waar nieuwbouw plaatsvindt, in combinatie met zoveel

mogelijk vasthouden van hemelwater binnen het plangebied. Tevens wordt gesteld dat zoveel mogelijk gebruiksfuncties op een perceel gecombineerd dienen te worden.

Het Hoogheemraadschap maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

4. Schoon hemelwater afkomstig van dakoppervlakken moet rechtstreeks op het oppervlaktewater worden geloosd in het kader van het schoon en gescheiden houden van waterstromen. Voor de beoordeling van het aan- en afkoppelen van verhard oppervlak wordt de Beslisboom aan- en afkoppelen (10 juli 2003) gehanteerd;
5. Bij het schoonhouden van hemelwater is het van belang dat geen uitlogende materialen als zink, lood en koper worden toegepast, als deze materialen in contact komen met het hemelwater;
6. De hemelwaterafvoer van balkons en loggia's moet op de vuilwaterleiding worden aangesloten, vanwege de kans op verontreiniging met schoonmaakmiddelen.

In het geval van afstromende dakoppervlakken worden, als er afgekoppeld dient te worden, coatings voorgeschreven in het geval er gebruik wordt gemaakt van uitlogende materialen. Ook hier worden bovengrondse open systemen aanbevolen, liefst met bodemfilter in het geval er sprake kan zijn van lichte verontreinigingen.

Waterafvoer

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken en verhardingen van verblijfsgebied of met enkel bestemmingsverkeer) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (doorgaande wegen met hoge verkeersintensiteit) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Voor alle lozingen zal een Wvo-vergunning worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap. Met het Hoogheemraadschap is overleg gevoerd over het tot stand brengen van de verbinding tussen haventje en Merwedekanaal. Voor het verleggen van de waterkering (nautische aspecten) heeft het Hoogheemraadschap akkoord gegeven. Daarnaast zal een keurvergunning worden aangevraagd voor de realisatie van de haven.

De huidige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +1,9 m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

5.10.3 Conclusie

Bodem en grondwater

De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m.

De gemiddelde grondwaterstand (GGWS) bevindt zich op NAP +0.25 m, de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) op NAP +0.45 m.

Omgang hemelwater/afkoppelen

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken en verhardingen van verblijfsgebied of met enkel bestemmingsverkeer) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (doorgaande wegen met hoge verkeersintensiteit) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m2 verhard oppervlak (3.750 m2 bestaande uit daken en 4.250 m2 overige verharding) moet 1.200 m2 open water worden gerealiseerd.

Drooglegging en ontwateringseisen

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +2,1m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

5.11 Archeologie

5.11.1 Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Het Verdrag van Malta heeft in Nederland geresulteerd in een ingrijpende herziening van de Monumentenwet uit 1988, die op 1 september 2007 met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht is geworden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In de nieuwe wetgeving is de bescherming van het archeologische erfgoed, de inpassing hiervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van het archeologische onderzoek geregeld. Op grond van artikel 38a van de Monumentenwet 1988 moet een bestemmingsplan rekening houden met de archeologische resten in de grond. Om te kunnen bepalen op welke wijze de bestemmingsregeling rekening moet houden met de archeologie (artikel 38a Monumentenwet 1988) moet onderzoek, veelal bureauonderzoek, worden gepleegd. De resultaten daarvan worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan bij moet dragen aan de bescherming van de archeologie.

Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Monumentenwet 1988 beschermd. Aantasting van de beschermde archeologische monumenten is niet toegestaan. Eventueel dubbel ruimtegebruik is mogelijk, mits de gekozen bestemming zich duurzaam verhoudt met de in het terrein aanwezige archeologische waarden. Voor dubbel ruimtegebruik is een vergunning krachtens de Monumentenwet vereist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Voor deze gebieden geldt de gemeentelijke Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

5.11.2 Plansituatie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Dit betekent dat bodemingrepen groter dan 1000 m2 en dieper dan 50 cm beneden maaiveld vergunningplichtig zijn. In het plangebied heeft in verband met voorgenomen bouwontwikkeling een archeologisch onderzoek plaatsgevonden om de archeologische verwachting te toetsen. Op basis van de onderzoeksresultaten is vast komen te staan dat er door de voorgenomen bodemingrepen geen archeologisch resten verstoord zullen worden. Er bestaat in archeologisch opzicht geen bezwaar tegen voorgenomen ontwikkeling en er is dan ook geen verplichting tot een archeologievergunning. Het terrein wordt vrijgegeven voor de geplande bouwontwikkeling.

5.11.3 Conclusie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Het plangebied is op basis van archeologisch onderzoek vrijgegeven voor verdere bouwontwikkeling. Indien bij uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische zaken worden aangetroffen, dient conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) melding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. REO afdeling Erfgoed, gemeente Utrecht, 030-2863990 te worden gedaan.

5.12 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en/of leidingen aanwezig.

5.13 Duurzaamheid

Het plan omvat de bouw van 167 appartementen, daarmee is sprake van bouwen in hoge dichtheden en een intensief ruimtegebruik. De woningen zijn levensloopbestendig, allemaal met een lift bereikbaar en met bergingen gelegen op de begane grond. Verder kunnen de kleinere appartementen worden samengevoegd tot grotere appartementen.

De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming, een energievoorziening waarbij gebruik gemaakt wordt van restwarmte. De bouwblokken A en B hebben een epc van 0,47 respectievelijk 0,52 en een milieuprestatie (MPG) van € 0,52/m2 bvo per jaar bij een levensduur van 75 jaar.

Door introductie van betaald parkeren, inzet van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen wordt de auto mobiliteit teruggedrongen.

De inrichting van de buitenruimte wordt uitgevoerd met kwalitatief hoogwaardige materialen. De aanleg van de centraal gelegen recreatiehaven, die een open vaarverbinding krijgt met het Merwedekanaal, is een aantrekkelijke aanvulling voor het woonklimaat. De aanwezigheid van de recreatiehaven biedt ook de mogelijkheid voor afvoer van hemelwater van daken en straten via het oppervlaktewater.

Het streven van de ontwikkelaar is om tijdens de bouw de omvang van de grondstoffenstomen te verminderen en zo veel mogelijk te komen tot hergebruik van materialen. Door een gecentraliseerde inkoop van materieel en materiaal worden vervoersbewegingen en brandstofverbruik teruggedrongen. Er wordt daarnaast gebruik gemaakt van secundaire grondstoffen.

5.14 Gezondheid

De dichtstbijzijnde drukke verkeersweg is de Kon. Wilhelminalaan. De afstand tot de Kon. Wilhelminalaan bedraagt meer dan 50 meter; vanuit het oogpunt van blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging is dit afdoende.

Ten aanzien van de HWC moet worden opgemerkt dat deze in een in meteorologisch opzicht gemiddeld jaar een beperkt aantal keren per jaar in werking is, bij extreme koude. Ook in geval van calamiteiten (sporadisch) wordt de centrale ingezet. Hierdoor zal zowel de geur/rookhinder alsook het directe effect op de gezondheid van deze centrale naar verwachting beperkt zijn.

Hoge geluidwaarden die kunnen optreden op de gevel worden opgelost door middel van dove gevels; ook voor geluid weegt de omstandigheid dat de centrale infrequent in werking is zwaar. Naar verwachting levert het geluid van de HWC daarom niet tot nadelige gezondheidseffecten.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De projectontwikkelaar KondorWessels is eigenaar van de tot ontwikkeling te brengen gronden, zodat geen verwervingen meer nodig zijn. Alle kosten worden gedragen door KondorWessels. KondorWessels verricht de ontwikkeling van het project en straks ook de de overdracht van de woningen, commerciële ruimten en gemeenschappelijke ruimten aan een belegger of toekomstige kopers.

Er is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente en KondorWessels, waardoor gemeentelijke kosten verhaald worden. Hierdoor is de financiële uitvoerbaarheid gewaarborgd en hoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Ten aanzien van de aansprakelijkheid van mogelijke planschade is in de genoemde overeenkomst vrijwaring voor de gemeente opgenomen. Eventuele planschadeclaims komen voor rekening van de initiatiefnemer.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze burgers en belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierop hebben kunnen reageren.

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De geraadpleegde instanties hebben aangegeven in te kunnen stemmen met het plan. Voor zover de instanties opmerkingen hadden over het plan zijn deze meegenomen.

6.2.2 Advies wijkraad

De gebiedsmanager heeft de wijkraad in september 2013 bijgepraat over het plan.

6.2.3 Inspraakresultaten

Voor het plan in zijn oude vorm is destijds in het kader van een artikel 19 procedure inspraak georganiseerd, de artikel 19 vrijstelling is uiteindelijk verleend. Dit plan kon echter om diverse reden niet worden uitgevoerd. Het nieuwe plan borduurt voort op het oude, aan veel kritiekpunten van destijds wordt alsnog tegemoet gekomen. Op die basis is de Raad geïnformeerd met een commissiebrief in augustus 2013. Op 24 september 2013 is een informatieavond voor de buurt gehouden. Daar is aangekondigd dat men in het kader van het bestemmingsplan straks weer een mogelijkheid heeft voor het indienen van zienswijzen.

Het plan speelt in op de wens vanuit de buurt om aan de zijde van het Merwedekanaal iets minder hoog te bouwen. Er is een bouwblok komen te vervallen waardoor er rond de binnenhaven een mooie openbare ruimte gecreëerd kan worden. Over dit plan is een informatiebijeenkomst gehouden in de buurt. Daarbij was draagvlak voor het plan, met uitzondering van de roeiverenigingen. Die maken zich zorgen over de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal. Er is de afgelopen periode intensief overleg gevoerd met de roeiverenigingen en RWS over die uitmonding van de binnenhaven. Door het plaatsen van palen bij de monding van de haven waardoor de uitvarende bootjes "als het ware" het kanaal op geleid worden, is een oplossing gevonden om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008). De SVBP 2008 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan dat er op gericht is om een hoogstedelijk woonprogramma, alsmede het bij die functie behorende parkeren mogelijk te maken. Daarnaast wordt een horecavoorziening mogelijk gemaakt. In dit ontwikkelingsplan is er gekozen voor een bestemmingsregeling die voldoende flexibiliteit biedt voor het gebouw binnen het bouwvlak. Daarnaast wordt voorzien in verkeersbestemmingen ten behoeve van het wegverkeer en verbijfsgebieden. Tenslotte voorziet het plan in de bestemming water voor de beoogde aanleg van een binnenhaven.

De dubbelbestemmingen Archeologie en Cultuurhistorische waarden zijn opgenomen om de in het gebied aanwezige waarden afdoende te behouden en te beschermen.

7.3 Opbouw Regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijken van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan huis verbonden beroep of bedrijf;
- afwijken van de gebruiksregels;
- eventueel een vergunningstelsel ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- in een aantal gevallen een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

7.3.1 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen en/of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen en/of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- Stedenbouwkundige aspecten;

- Landschappelijke en of ecologische aspecten;
- Milieukundige aspecten;
- Cultuurhistorische aspecten;
- Verkeersaspecten;
- Sociale veiligheid;
- De gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creeren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties en/of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw en/of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten;
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de bouwhoogte of aan de situering van erfbebouwing.

7.4 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Artikel 1 Begrippen

Deze regels spreken voor zich en behoeven geen nadere uitleg.

Artikel 2 Wijze van meten

Deze regels spreken voor zich en behoeven geen nadere uitleg.

Artikel 3 Gemengd

Binnen de bestemming Gemengd wordt beoogt een horecapaviljoen, in combinatie met wonen te realiseren, inclusief de daarbij behorende terrassen en openbare ruimte. Daarbij is de relatie met het water en het haventje van belang. Om die relatie goed vorm te kunnen geven zijn deze laatste bestemmingen tevens in de doeleindenomschrijving opgenomen. Op de verbeelding is een bouwvlak aangeduid, waarbinnen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken ten behoeve van voornoemde functies mogen worden gerealiseerd. De maximaal te realiseren hoogten binnen het bouwvlak zijn eveneens op de verbeelding aangeduid. Het op de plankaart aangegeven bebouwingspercentage mag niet worden overschreden.

Artikel 4 Groen

De bestemming Groen is bedoeld voor groenvoorzieningen, paden, speelvoorzieningen en andere bijbehorende voorzieningen.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming Verkeer – Verblijfsgebied heeft betrekking op verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer met bijbehorende voorzieningen. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan zoals parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden en groen- en waterpartijen.

Artikel 6 Water

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor waterlopen, waterhuishouding, waterbeheer en waterberging, kruisingen met wegverkeer, groenvoorzieningen en kunstwerken. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Artikel 7 Woongebied

De gronden met bestemming “Woongebied” zijn bestemd voor maximaal 167 woningen waarvan een deel gestapeld. De woonfunctie kan al dan niet gecombineerd worden met een aan huis verbonden beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast. In de specifieke gebruiksregels (artikel 7.4) worden eisen gesteld aan de omvang en typen bedrijfsactiviteiten van de beroepen of bedrijven aan huis en de bed & breakfast, waarmee onevenredige overlast voor de omgeving moet worden voorkomen. Tot slot wordt binnen de bestemming met de aanduiding 'parkeren' ruimte geboden aan bij de bestemming behorende verkeers- parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

Op de verbeelding is een bouwvlak aangeduid, waarbinnen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken ten behoeve van voornoemde functies mogen worden gerealiseerd. De maximaal te realiseren hoogten binnen het bouwvlak zijn eveneens op de verbeelding aangeduid. De maatvoering van ondergeschikte bebouwing is in de regels opgenomen. In de regels worden tevens eisen gesteld aan de maatvoering van de op te richten bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder erfafscheidingen.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

Deze regel heeft betrekking op de bescherming van de waterkering langs het Merwedekanaal.

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

Binnen dit artikel zijn regels opgenomen met betrekking tot de op de verbeelding getoonde

geluidzone. Er wordt bepaald dat de geluidsnorm van 50 dB(A) als gevolg van de nabijgelegen industrie niet overschreden mag worden, tenzij de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde) ingevolge de beschikking Hogere waarde, met inachtneming van de in deze beschikking gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Het in de bouwregels onder deze aanduidingsregels opgenomen regime geldt aanvullend op de regels onder de hoofdbestemmingen.

Artikel 11 Algemene bouwregels

Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.

Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Prostitutie

In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan huis verbonden beroep en bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

De overgangs- en slotbepalingen van Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels bevatten de onderstaande bepalingen.

Artikel 15 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels. voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 16 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

7.5 Lijst van Horeca-activiteiten

Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse standaardlijst voor horeca-inrichtingen.
Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor het woon- en leefklimaat kunnen meebrengen, in een bestemmingsplan bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven.

In dit bestemmingsplan is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type/de categorie horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Horeca-activiteiten.

7.6 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavendoptreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk dan wel gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer

Rapport

Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht

Aveco de Bondt

bezoekadres Reggesingel 2
postbus 202
postcode 7460 AE Rijssen
telefoon (0)548 51 52 00
telefax (0)548 51 85 65
e-mail rijssen@avecodebondt.nl
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam	Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht
projectnummer	12.0948.v03
referentie	RdG/068/12.0948.v06
opdrachtgever	Kondor Wessels Projecten bv
postadres	Postbus 12289 3600 BE MAARSEN
contactpersoon	dhr. C. Duchateau
status	definitief
versie	06
aantal pagina's	
datum	19 februari 2015
auteur	R. de Graaf
paraaf	
gecontroleerd	J.W. Hendriks

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**		**3**
2	**WETTELIJK KADER**		**4**
	2.1	Wet geluidhinder	4
	2.2	Industrielawaai	5
	2.3	Gemeentelijke geluidnota gemeente Utrecht	7
3	**WEGVERKEERSLAWAAI**		**8**
	3.1	Verkeersgegevens	8
	3.2	Resultaten	9
	3.3	Bepaling bron- en overdrachtsmaatregelen	10
	3.4	Gemeentelijke geluidnota gemeente Utrecht	10
4	**INDUSTRIELAWAAI**		**12**
	4.1	Maatregelen industrielawaai	14
5	**PARKEREN**		**15**
6	**HOGERE WAARDEN**		**16**
	6.1	Voorwaarden aan de hogere waarde	16
	6.2	Samenloop van geluid	17
	6.3	Verzoek tot vaststelling hogere waarden	17
	6.4	Geluidwering van de gevels	17
	6.4.1	Laag frequent geluid	18
7	**SAMENVATTING EN CONCLUSIE**		**19**

Bijlagen

Bijlage 1: Situatie
Bijlage 2: Invoergegevens rekenmodel
Bijlage 3: Resultaten wegverkeerslawaai
Bijlage 4: Resultaten industrielawaai
Bijlage 5: Overzicht geluidluwe gevels
Bijlage 6: Bouwkundige voorzieningen
Bijlage 7: Hogere waarden
Bijlage 8: Geluid parkeren
Bijlage 9: Gecumuleerde geluidbelastingen (excl. aftrek)
Bijlage 10: Memo beoordeling laag frequent geluid in appartementen

1 INLEIDING

In opdracht van KondorWessels Projecten is door Aveco de Bondt bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de bepaling van de geluidbelastingen voor 162 nieuw te bouwen appartementen gelegen aan de Kanaalweg te Utrecht.

Het onderzoek is noodzakelijk in verband met een bestemmingsplanprocedure (Wro-procedure) waarbij op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) een akoestisch onderzoek verricht dient te worden naar de te verwachten geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en industrielawaai op de gevels van de nieuw te bouwen appartementen.

De toekomstige appartementen, onderverdeeld in Blok A, B, C, D en E, zijn gesitueerd in de geluidzones van de Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg. Daarnaast is het plan gelegen in de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland. De geluidbelasting van deze vier geluidbronnen dienen in het kader van de Wet geluidhinder onderzocht te worden. Voor de situering wordt verwezen naar bijlage 1.

2 WETTELIJK KADER

2.1 WET GELUIDHINDER

In de Wet geluidhinder wordt beschreven dat alle wegen een zone hebben, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijde van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (binnenstedelijk of buitenstedelijk). In tabel 2.1 worden de zonebreedten weergegeven.

Tabel 2.1: Zonebreedten;

	zonebreedten [m¹]	
Aantal rijstroken	**binnenstedelijk**	**buitenstedelijk**
1 of 2	200	250
3 of 4	350	400
5 of meer	350	600

De Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg hebben twee rijstroken en zijn binnenstedelijk gelegen. Deze wegen hebben derhalve een zone van 200 meter. Het bouwplan van valt in de zone van deze drie wegen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) worden eisen gesteld aan de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van nog niet geprojecteerde appartementen langs een bestaande weg binnen en buiten de bebouwde kom. Overeenkomstig artikel 82, lid 1 van de Wgh is de voor appartementen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel vanwege de weg, 48 dB, de zogenaamde “voorkeursgrenswaarde”. Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kunnen burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht op basis van het Besluit geluidhinder een hogere toelaatbare waarde vaststellen.

De maximaal te verlenen ontheffingswaarde voor een nieuw te bouwen woning in binnenstedelijk gebied bedraagt 63 dB. Uitgangspunt voor het vaststellen van een hogere waarde is dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting van de gevel, ten gevolge van de weg, tot 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Artikel 110g

In artikel 110g van de Wgh is bepaald dat op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen, bij de berekening van de geluidbelasting een correctie mag worden toegepast. Dit is voor de periode tot 1 juli 2018 geregeld in artikel 3.4, lid 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). De hoogte van de correctie is afhankelijk van de toegestane rijsnelheid op en de geluidbelasting vanwege de weg. In tabel 3.2 is de hoogte van de correctie opgenomen.

Tabel 2.2: Correctie conform artikel 110g Wgh; artikel 3.4, lid 1 RMG2012

Toegestane rijsnelheid [km/h]	Geluidbelasting vanwege de weg (excl. artikel 110g Wgh)	Correctie artikel 110g Wgh
< 70 km/h	- [1]	5 dB
≥ 70 km/h	< 56 dB	2 dB
	56 dB	3 dB
	57 dB	4 dB
	> 57 dB	2 dB

1 Correctie is niet afhankelijk van de geluidbelasting vanwege de weg

NB. Overeenkomstig artikel 1.3, lid 1 van het RMG2012 wordt de berekende geluidbelasting afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele, even getal. Vervolgens wordt de correctie artikel 110g Wgh toegepast.

Ten behoeve van de bepaling van de geluidwering van de gevels, bedraagt de reductie van de berekende geluidbelasting 0 dB.

Artikel 110f
In artikel 110f, lid 1, geeft aan dat bij het vaststellen van meerdere hogere waarden de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen onderzocht dienen te worden. Aangegeven dient te worden op welke wijze de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. De gecumuleerde geluidsbelasting wordt conform artikel 1.4 volgens hoofdstuk 2 van Bijlage I van het Meet en Rekenvoorschrift Geluid 2012 vastgesteld.

Het gemeentelijk beleid geeft handvatten voor de wijze waarop rekening gehouden wordt met de samenloop van geluid. Daarnaast wordt de cumulatieve geluidbelasting bepaald en wordt de toename ten opzichte van de hoogste hogere waarde en wordt de cumulatieve waarde ten aanzien van de hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai afgewogen.

2.2 INDUSTRIELAWAAI

Het wettelijk kader met betrekking tot geluidgezoneerde industrieterreinen wordt gevormd door de Wet geluidhinder (Wgh). In hoofdstuk V, afdeling 2 van de Wet geluidhinder zijn de kaders geregeld omtrent bestaande zones rondom industrieterreinen.

Een terrein, waaraan een bestemming is gegeven die de mogelijkheid biedt tot het vestigen van inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, mag zich in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) een industrieterrein noemen. Voor een industrieterrein wordt, in een bestemmingsplan, een geluidzone vastgesteld waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan (art. 40 Wgh).

De geluidzone is bedoeld als wederzijdse bescherming van de bedrijven en de omliggende geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. Buiten de zone mag de geluidbelasting ten gevolge van alle bedrijvigheid samen niet meer bedragen dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Voor nieuw te realiseren woningen gelegen in de geluidzone zijn hogere geluidbelastingen (hogere waarden) toelaatbaar tot ten hoogste 55 dB(A). Bij een vaststelling van een hogere waarde dient het binnenniveau in de woning, ten hoogste 35 dB(A), gegarandeerd te worden.

Ten noorden van het plangebied is de inrichting en tevens het gezoneerde industrieterrein Hulpwarmtecentrale (HWC) Kanaleneiland van Nuon gelegen. Het plan is grotendeels gelegen binnen de zone van het industrieterrein HWC. In figuur 2.1 is de ligging van de geluidzone en het plan opgenomen.

Figuur 2.1 geluidzone HWC



2.3 GEMEENTELIJKE GELUIDNOTA GEMEENTE UTRECHT

De gemeente Utrecht heeft voor stedenbouwkundige ontwikkelingen en het ontwerpen van woningen een beleidsnota opgesteld: “Gemeentelijke Geluidnota 2014-2018” d.d. 11 februari 2014. Hierin zijn de voorwaarden voor het verlenen van een hogere waarde opgenomen, te weten:

- Geluidluwe gevel: een woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen;
- Woningindeling: De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de zijde van de geluidsluwe gevel (30% van de verblijfsruimten of 30% van het oppervlak van het verblijfsgebied);
- Buitenruimte: indien een woning over een buitenruimte beschikt, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe gevel. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel.

3 WEGVERKEERSLAWAAI

3.1 VERKEERSGEGEVENS

De overdrachtsberekeningen voor de verschillende wegen zijn uitgevoerd overeenkomstig Standaard Rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn verricht met het softwareprogramma Geomilieu V2.62. Door de gemeente Utrecht zijn de verkeersgegevens van de Overste Den Oudenlaan, Europalaan, de Koningin Wilhelminalaan, Balijelaan, Kanaalweg en de Parallelweg van de Balijelaan/Overste den Oudenlaan aangeleverd voor het maatgevend peiljaar en zijn in tabel 3.1 opgenomen.

Tabel 3.1: Gehanteerde verkeersgegevens peiljaar 2024.

Wegen	Etmaal intensiteit	Periode	Uurperc. [%]	Lichte mvt [%]	Middelzware mvt [%]	Zware mvt [%]
Koningin Wilhelminalaan	14.280	dag	6,50	90,40	8,40	1,20
		avond	3,70	91,20	8,10	0,70
		nacht	1,00	87,30	11,10	1,60
Overste den Oudenlaan	18.092	dag	6,40	89,30	9,70	1,00
		avond	3,80	90,80	8,60	0,60
		nacht	1,00	88,90	9,90	1,30
Europalaan	10.884	dag	6,10	90,10	8,40	1,50
		avond	4,30	93,40	6,10	0,60
		nacht	1,10	89,30	9,40	1,30
Balijelaan	18.557	dag	6,40	95,70	3,00	1,30
		avond	3,90	97,50	1,90	0,60
		nacht	1,00	95,00	3,70	1,40
Kanaalweg	500	dag	6,70	95,50	3,30	1,20
		avond	3,20	96,70	2,50	0,70
		nacht	0,80	93,10	5,60	1,40
Parallelweg	2.000	dag	6,70	95,50	3,30	1,20
		avond	3,20	96,70	2,50	0,70
		nacht	0,80	93,10	5,60	1,40

Alle opgenomen wegen zijn voorzien van het referentiewegdek (DAB 0/16) en hebben een maximaal toelaatbare rijsnelheid van 50 km/u. De geluidbelasting van de wegen wordt per juridische bron bepaald, te weten: Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan, Overste den Oudenlaan – Europalaan en Kanaalweg – Parallelweg.

De geluidbelasting is berekend op de gevels van de toekomstige appartementen op 1,5 meter boven iedere verdiepingsvloer. De bodemfactor bedraagt, buiten de ingevoerde bodemgebieden, B_f = 0,0 [-] (100 % hard).

3.2 RESULTATEN

De geluidbelastingen (inclusief aftrek 5 dB ex artikel 110g Wgh) op de gevels van de appartementen ten gevolge van het wegverkeerslawaai worden weergegeven in tabel 3.2 tot en met 3.4. In bijlage 2 worden de verschillende objecten en invoergegevens van het geluidmodel weergegeven. De uitgebreide resultaten worden in bijlage 3 getoond.

Tabel 3.2: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	44	44	45	45	46
▪ Blok B	42	43	43	43	51
▪ Blok C	-	47	-	-	-
▪ Blok D	45	48	49	51	53
▪ Blok E	52	53	54	54	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.2 blijkt dat ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Voor Blok D en E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A, B en C voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 3.3: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Overste den Oudenlaan - Europalaan (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	37	38	39	42	42
▪ Blok B	42	42	42	42	47
▪ Blok C	-	31	-	-	-
▪ Blok D	37	37	36	37	42
▪ Blok E	35	35	36	36	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.3 blijkt dat ten gevolge van de Overste den Oudenlaan - Europalaan de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Tabel 3.4: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Kanaalweg - Parallelweg (incl. aftrek 5 dB ex art. 110g Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L_{den} [dB]				
	Begane grond	1e etage	2e etage	3e etage	≥ 4e etage
▪ Blok A	47	47	47	47	41
▪ Blok B	35	36	37	37	38
▪ Blok C	-	48	-	-	-
▪ Blok D	39	43	43	43	43
▪ Blok E	54	54	53	52	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.4 blijkt dat ten gevolge van de Kanaalweg - Parallelweg de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh. Voor Blok E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A tot en met D voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

3.3 BEPALING BRON- EN OVERDRACHTSMAATREGELEN

Op basis van de bovenstaande rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan en de Kanaalweg - Parallelweg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met een maximum van 6 dB voor beide wegen (juridische bronnen). De maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt niet overschreden. In de volgende paragraaf zal derhalve voor deze wegen onderzocht worden of bron- of overdrachtsmaatregelen doeltreffend zijn. Ten gevolge van de Overste den Oudelaan - Europalaan zijn er geen overschrijdingen.

3.4 GEMEENTELIJKE GELUIDNOTA GEMEENTE UTRECHT

Zoals reeds genoemd heeft de gemeente Utrecht op basis van de Wet geluidhinder een gemeentelijke geluidnota opgesteld (Geluidnota Utrecht 2007-2011 d.d. 23 januari 2007) ten behoeve van het verlenen van hogere grenswaarden. Op basis van de berekende geluidbelastingen van de gezoneerde wegen, zal er een beoordeling in het kader van het geluidbeleid worden verricht.

De gemeente wil de zwaardere onderzoeksplicht en de scherpere inzet op de voorkeurs-grenswaarde aan de realiteit in de gemeente aanpassen. Bepaalde situaties worden uitgesloten van onderzoek naar maatregelen, omdat onderzoek bij voorbaat al niet realistisch of een onhaalbare maatregelen op zou leveren. De ruimtelijke planvorming en het wegbeheer worden daardoor niet onnodig belast.

<u>Bronmaatregelen</u>

Volgens de Wet geluidhinder dient de initiatiefnemer mogelijke bronmaatregelen te onderzoeken. Hieronder behoort de aanleg van geluidreducerend wegdek. De aanleg van een stiller wegdek is voor een aantal situaties vanuit civieltechnisch oogpunt niet realistisch:

- Toepassing binnen 50 meter van het hart van het kruispunt. Er treedt dan groot en snel kwaliteitsverlies op van het wegdek door het afremmende en optrekkende verkeer;
- Bij een beperkte lengte van het geluidreducerende wegdek. Aanleg is vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

Indien voor de Koningin Wilhelminalaan een geluidreducerend wegdek wordt toegepast (bijv. dunne deklagen B), dan wordt de geluidbelasting met 4 dB gereduceerd. Hiermee wordt er derhalve nog niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Het betreft geen doeltreffende maatregel. Daarnaast is de Wilhelminalaan binnen 50 meter van het hart van een kruising gelegen (kruising met de Overste den Oudelaan/ Europalaan).

Overdrachtsmaatregelen

Het toepassen van een geluidscherm of –wal kan een effectief middel zijn om het geluid in een woonomgeving terug te dringen. Geluidschermen zijn alleen mogelijk indien er voldoende ruimte is tussen de bron en ontvanger (woningen). Schermen kunnen een ongewenste verkeerskundige of stedenbouwkundige barrière vormen. In de gemeente Utrecht worden overdrachtsmaatregelen alleen onderzocht en afgewogen bij:

- De aanleg van nieuwe hoofdverkeerswegen, spoorlijnen en de reconstructie van hoofdverkeerswegen en spoorlijnen bij geluidgevoelige bestemmingen;
- De bouw van geluidgevoelige bestemmingen langs de doorgaande autosnelwegen, de Ring Utrecht en de hoofdontsluitingswegen (primaire assen) uit het GVVP en spoorlijnen.

Op basis van de bovenstaande criteria kan geconcludeerd worden dat overdrachtsmaatregelen niet onderzocht behoeven te worden, een scherm kan redelijkerwijs niet geplaatst worden omdat:

- De bouwblokken te dicht op de Kanaalweg en de Parallelweg zijn gelegen om een scherm te kunnen plaatsen;
- Een effectief scherm voor de Balijelaan – Koningin Wilhelminalaan (ten oosten van de rotonde) kan alleen dicht op de bron, direct langs de weg (op het talud en op de brug), geplaatst worden. Dit stuit op technische, financiële en stedenbouwkundige bezwaren.

4 INDUSTRIELAWAAI

Ten noorden van het plangebied is de Hulpwarmtecentrale (HWC) van Nuon gelegen. Het perceel van de HWC grenst aan het perceel van het plan. Van de gemeente Utrecht heeft Aveco de Bondt op 17 juni jl. het laatste rekenmodel, ten behoeve van zonebeheer, ontvangen. Met dit rekenmodel zijn de geluidbelastingen op het plan berekend.

Representatieve bedrijfssituatie HWC
De HWC wekt door middel van een achttal ketels (brandstof: huisbrandolie) warmte op. Deze warmte wordt vervolgens in de vorm van warm water geleverd aan het warmtenet (stads-verwarming). In het gebouw van de HWC zijn de volgende installaties aanwezig:

- 8 huisbrandolie gestookte verwarmingsketels: 6 gelijkwaardige ketels met een thermisch vermogen van ca. 8,1 MW (ketels 1-6) en 2 gelijkwaardige ketels met een thermisch vermogen van ca. 14,5 MW (ketels 7-8);
- vijf transformatoren (elk ca. 2,5 MVA);
- diverse warmtewisselaars, pompen en bijbehorende regelkasten.

Op basis van informatie verstrekt door Nuon moet worden uitgegaan van de volgende (maximale) representatieve bedrijfssituatie met de ketels:

- dag- en avondperiode: continu bedrijf op 100 % van de capaciteit met alle acht ketels;
- nachtperiode: continu bedrijf op 100 % van de capaciteit met de ketels 1 t/m 6 en bedrijf gedurende 5 % van de tijd op 100 % van de capaciteit met de ketels 7 en 8. Deze bedrijfsvoering wordt in onderhavige rapportage aangeduid als 'normaal bedrijf;
- De emissie van de ketels geschied via een drietal schoorstenen.

Met de overige installaties (geluiduitstraling gebouw) wordt continu bedrijf gedurende het gehele etmaal verondersteld. Omdat de HWC (in principe) een onbemande inrichting is kan gesteld worden dat het aantal vervoersbewegingen een verwaarloosbare invloed heeft op de geluidsemissie naar de omgeving.

De werkelijke bedrijfssituatie is afhankelijk van de warmtevraag. Over het algemeen zal de belasting lager zijn dan de eerder genoemde bedrijfsvoering. In het kader van het onderhavige onderzoek is echter uitgegaan van de voornoemde maximale bedrijfsvoering als representatieve bedrijfssituatie.

Toelichting berekening
De bedrijfssituatie van de HWC is aan het rekenmodel van het onderhavig bouwplan toegevoegd. De geluidbelasting op de gevels van de appartementen is berekend conform rekenmethode II van de Handleiding meten en reken industrielawaai (HMRI, 1999). Vanwege beperkingen van de rekenprogrammatuur is de geluidbelasting op de noordgevel van blok A op een alternatieve manier berekend.

De noordgevel van blok A bevat een galerij met toegang naar de appartementen. Aan deze gevels grenzen verkeersruimten en verblijfsruimten van de appartementen. Het overstek van de galerijen van iedere verdieping biedt een afscherming voor het geluid, afkomstig van de meest nabij gelegen schoorstenen van de HWC, op deze gevels van de appartementen. Dit betreffen de bronnen p001, p002, p003, p007 en p008.

De gebruikte rekenprogrammatuur (Geomilieu) biedt niet de mogelijkheid om het afschermend effect van een overstekend gebouwdeel te modelleren. Om de afschermende werking van de overstekende galerijen wel te betrekken in de bepaling van de geluidbelasting is de schermwerking handmatig uitgerekend. Dit conform de rekenregels van de Handleiding meten en reken industrielawaai (HMRI, 1999). Het berekende schermeffect is als bronreductie ingevoerd in het rekenmodel.

De bepaalde schermwerking en de rekenresultaten zijn in bijlage 4 toegevoegd. Hiermee is aangetoond dat overal een geluidbelasting van ten hoogste 55 dB(A) vanwege industrielawaai mogelijk is. Voor de verdere berekeningen en de aan te vragen hogere waarden is voor de betreffende beoordelingspunten (111 t/m 117) uitgegaan van de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 55 dB(A).

Resultaten
De maatgevende geluidbelastingen op de gevels van het plan zijn opgenomen in tabel 4.1. In bijlage 4 zijn de volledige resultaten opgenomen.

Tabel 4.1: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de HWC.

Beoordelingspunten	**Geluidbelasting $L_{Ar,Lt}$ [dB(A)]**				
	Begane grond	**1e etage**	**2e etage**	**3e etage**	**≥ 4e etage**
▪ Blok A	55	55	55	55	55
▪ Blok B	50	53	54	54	55
▪ Blok C	-	51	-	-	-
▪ Blok D	51	53	53	53	52
▪ Blok E	49	49	49	48	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 4.1 blijkt dat de geluidbelasting vanwege de HWC ten hoogste 55 dB(A) bedraagt ter plaatse van de gevels van het plan. Voor blokken A, B, C en D wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, er dienen hogere waarden overwogen te worden. Ter plaatse van Blok A wordt de maximale grenswaarde van 55 dB(A) op enkele rekenpunten overschreden. Op deze punten wordt voorgesteld een dove gevel (zonder te openen delen) toe te passen. In bijlage 5 is aangegeven waar de dove gevels toegepast dienen te worden.

Opmerking: Ook zijn de geluidbelastingen op de daken van de verschillende bouwblokken bepaald. Omdat dit blinde/dove geveldelen betreffen, hoeft deze geluidbelasting niet getoetst te worden. Voor het bepalen van de geluidwering van de gevels en het binnenniveau in de appartementen zijn deze geluidbelastingen bepaald.

4.1 MAATREGELEN INDUSTRIELAWAAI

Omdat de geluidbelasting vanwege de HWC op de gevels van de woningen van het plan hoger is dan de voorkeursgrenswaarde dienen bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen te worden.

Maatregelen aan de bron

De HWC is een inrichting op een gezoneerd industrieterrein. De geluidproductie van de HWC is enerzijds vastgelegd in de milieuvergunning van de inrichting. Bij vergunningverlening wordt de toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) in de overweging meegenomen. Er mag vanuit gegaan worden, omdat de vergunning verleend is, dat de inrichting op zijn stilste kunnen in bedrijf is. Het treffen van maatregelen aan de bron is derhalve niet doelmatig.

Daarnaast betreft de bron een gezoneerd industrieterrein. De toekomstige geluidemissie van het industrieterrein wordt beperkt door de in het bestemmingsplan vastgelegde zone. Het industrieterrein heeft hiermee de potentie om zoveel geluid te emitteren zodat de geluidzone opgevuld wordt. De gemeente wil met het realiseren van het bouwplan niet dat deze maximaal mogelijke geluidemissie van de HWC wordt verlaagd en daarmee de toekomstige bedrijfsvoering van de HWC beperken.

Maatregelen in de overdracht

Maatregelen in de overdracht betreffen een geluidscherm of -wal. Het plangebied is echter zo dicht op de HWC gelegen dat het treffen van dergelijke maatregelen niet mogelijk is. In de opzet van het plan is echter wel rekening gehouden met de afscherming van het geluid van de HWC naar de appartementen van het plan door de positionering en de hoogte van blok A. Blok A Heeft een geluid afschermende werking naar de appartementen van het plan. Daarnaast zijn de schoorstenen (hoogte 41 meter) maatgevende bronnen van de HWC. Er kan geen doelmatige afscherming gerealiseerd worden (behalve de overstekken van de galerijen van de noordgevel van Blok A) om het geluid van deze bronnen af te schermen.

Maatregelen bij de ontvanger

Uit de berekeningen blijkt dat enkele appartementen van Blok A een hogere geluidbelasting ondervinden dan 55 dB(A). Dit betreffen de oost- en westgevel van de appartementen op de 7^{e} verdieping. Voorgesteld wordt om deze gevels doof, zonder te openen delen, uit te voeren. Ter plaatse van de noord- en zuidgevels van deze appartementen wordt voldaan aan respectievelijk de maximale- en de voorkeursgrenswaarde. Hiermee is het woon- en leefklimaat voldoende gegarandeerd ondanks het toepassen van een dove gevel. Zie ook paragraaf 6.4 ten aanzien van het binnenniveau in de appartementen en het laag frequent geluid.

5 PARKEREN

De gemeente Utrecht heeft verzocht om ook de geluidbelasting vanwege vervoersbewegingen binnen het plangebied, van en naar de parkeerplaatsen, inzichtelijk te maken. Conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (HMRI, 1999) en in aansluiting op de Circulaire inzake indirecte hinder is de geluidbelasting op de gevels van de appartementen bepaald. De invoergegevens en de rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 8. In tabel 5.1 zijn de meest maatgevende geluidbelastingen opgenomen.

Tabel 5.1: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. parkeren.

Beoordelingspunten	**Geluidbelasting L_{Aeq} [dB(A)]**				
	Begane grond	**1e etage**	**2e etage**	**3e etage**	**≥ 4e etage**
▪ Blok A	46	46	45	44	40
▪ Blok B	45	46	45	44	44
▪ Blok C	-	39	-	-	-
▪ Blok D	50	53	52	51	50
▪ Blok E	51	55	51	49	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 5.1 blijkt dat de geluidbelasting vanwege het parkeren ten hoogste 55 dB(A) bedraagt. De geluidbelasting vanwege deze geluidbron valt niet onder wet- en regelgeving. Aan de hand van bijvoorbeeld de Circulaire inzake indirecte hinder kan wel gesteld worden dat de geluidbelastingen ter plaatse van blok D en E hoger zijn dan de richtwaarde van 50 dB(A), maar lager dan de maximale waarde van 65 dB(A).

Maatregelen

Behoudens door te bevorderen dat de personenauto's rustig rijden en het advies om een gladde bestrating aan te brengen, zijn er geen andere bronmaatregelen te treffen om de geluidemissie te beperken. Ook het treffen van maatregelen in de overdracht, zonder het stedenbouwkundig plan te wijzigen, zijn ter plaatse van de maatgevende beoordelingspunten niet te treffen. Aanbevolen wordt om de geluidbelasting van het parkeren op te nemen in de cumulatieve geluidbelasting voor het bepalen van de geluidwering van de gevels.

6 HOGERE WAARDEN

De gemeente Utrecht kiest voor criteria die aansluiten bij de bestaande criteria (bijv. Besluit geluidhinder). Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt in Utrecht verleend als de ruimtelijke ontwikkelingen een positieve betekenis voor de stedelijke structuur of een gunstig effect op de akoestische kwaliteit van de bestaande woningen in Utrecht hebben. Onderstaand zijn de criteria gegeven die voor de onderhavige situatie van toepassing zijn:

- Er is sprake van grondgebondenheid van een deel van de woningen;
- De woningen zijn allen voorzien van een geluidluwe gevel. Voor enkele woningen is een aanvullende bouwkundige oplossing noodzakelijk om deze geluidluwe gevel te realiseren.

6.1 VOORWAARDEN AAN DE HOGERE WAARDE

De gemeente wil zich inzetten voor een leefbare situatie door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere grenswaarden. De voorwaarden zijn:

- Geluidluwe gevel: De woning heeft tenminste één gevel met een lager geluidniveau. Het geluidniveau op die gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen.
- Woningindeling: De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidluwe gevel. Dit geldt voor tenminste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied.
- Buitenruimte: Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe zijde. Het geluidniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan de geluidluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

Conclusie

Voor de onderhavige nieuwbouwlocatie (Blok A t/m E) wordt grotendeels aan de bovenstaande criteria voldaan. Voor enkele appartementen dienen aanvullende voorzieningen getroffen te worden teneinde een geluidluwe gevel te realiseren. In bijlage 5 is een overzicht van geluidbelaste en geluidluwe gevels opgenomen. In bijlage 6 zijn voorstellen voor bouwkundige voorzieningen opgenomen teneinde de geluidluwe gevels te realiseren.

Zoals uit de resultaten van het industrielawaai-onderzoek blijkt wordt de maximaal toelaatbare grenswaarde (van 55 dB(A)) overschreden ter plaatse van een aantal appartementen. In bijlage 5 zijn deze gevels tevens aangegeven. Ter plaatse van deze punten dient de gevel doof uitgevoerd te worden of er dienen bouwkundige voorzieningen getroffen te worden zodat voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde (van 50 dB(A)) of aan een vergunbare hogere waarde van ten hoogste 55 dB(A).

NB Een dove gevel betreft een gevel zonder te openen delen.

6.2 SAMENLOOP VAN GELUID

Op basis van artikel 110f Wgh dient de samenloop van geluid beoordeeld te worden. Op basis van de bepaalde geluidbelastingen van wegverkeerslawaai (inclusief aftrek) en industrielawaai van de HWC en het parkeren (in wegverkeerslawaai equivalent) is de cumulatie van het geluid opnieuw bepaald. Op deze wijze is de cumulatieve geluidbelasting te vergelijken met de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeerslawaai. Deze gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 58 dB. Deze geluidbelasting is ruim lager dan de maximaal toegestane geluidbelasting van 63 dB voor wegverkeerslawaai. Daarnaast voldoet het plan aan het gemeentelijk geluidbeleid worden de appartementen voorzien van geluidluwe gevels. Hiermee is er geen sprake van een onacceptabele samenloop van geluid.

6.3 VERZOEK TOT VASTSTELLING HOGERE WAARDEN

In situaties waar nieuw te bouwen appartementen een geluidbelasting ondervinden boven de voorkeursgrenswaarde, dient allereerst onderzocht te worden of deze geluidbelasting gereduceerd kan worden door het treffen van maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied.

Op basis van de uitgangspunten conform de geluidnota en conclusies in bovengenoemde paragraven is vastgesteld dat maatregelen aan de bron (weg of HWC) niet effectief zijn. Overdrachtsmaatregelen hoeven niet onderzocht te worden, omdat er niet voldaan wordt aan de criteria conform de geluidnota danwel niet effectief zijn. Blok A van het plan heeft een geluid afschermende werking naar de appartementen van het plan.

Op basis van het bovenstaande worden burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht verzocht hogere grenswaarden vast te stellen ten gevolge van wegverkeers- en industrielawaai. In bijlage 7 is aangegeven waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en waarvoor derhalve een hogere waarde wordt verzocht.

6.4 GELUIDWERING VAN DE GEVELS

Indien deze hogere waarden worden vastgesteld, dienen ten aanzien van de geluidwering van de gevels zodanig maatregelen te worden getroffen, dat er voor zorg gedragen wordt dat de geluidbelasting binnen de verblijfsgebieden bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB (cumulatief, frequentiespectrum voor wegverkeerslawaai). Voor het bepalen van de geluidwerende voorzieningen dient uitgegaan te worden van de gecumuleerde geluidbelastingen van wegverkeerslawaai (exclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh), industrielawaai en de geluidbelasting vanwege het parkeren. Deze resultaten worden in bijlage 9 getoond.

6.4.1 LAAG FREQUENT GELUID

Het geluid afkomstig van de HWC heeft een laag frequent karakter. Zoals uit het overzicht in bijlage 9 blijkt, waar de geluidbelasting spectraal is opgenomen, is met name de 63 Hz octaafband maatgevend voor de geluidbelasting op de gevels.

Wanneer de geluidwering van de gevels bepaald wordt conform de NEN 5077 worden alleen de octaafbanden 125 Hz tot en met 2 kHz in beschouwing genomen. Voor het bepalen van de geluidwering van de gevels dient ook de 63 Hz octaafband in de berekening betrokken te worden. Dus het binnenniveau in de woningen dient inclusief de deelbijdrage van de 63 Hz octaafband te voldoen aan 35 dB(A).

Aan bijlage 4 is de geluidbelasting vanwege de HWC per octaafband toegevoegd. In bijlage 10 is een memo toegevoegd met de beoordeling van het laagfrequente geluid voor het meest geluidbelaste appartement.

7 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Door Aveco de Bondt bv is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de bepaling van de geluidbelastingen voor 162 nieuw te bouwen appartementen gelegen aan de Kanaalweg te Utrecht.

Uit het voorliggend onderzoek blijkt dat:

- ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan – Balijelaan de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt. Voor Blok D en E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A, B en C voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;

- ten gevolge van de Overste den Oudenlaan - Europalaan de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB;

- ten gevolge van de Kanaalweg - Parallelweg de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt. Voor Blok E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A tot en met D voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;

- de geluidbelasting vanwege de HWC ten hoogste 55 dB(A) bedraagt ter plaatse van de gevels van het plan. Voor blokken A, B, C en D wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, er dienen hogere waarden overwogen te worden. Voor blok E wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.
  Ter plaatse van Blok A wordt de maximale grenswaarde van 55 dB(A) op enkele rekenpunten overschreden. Op deze punten wordt voorgesteld een dove gevel (zonder te openen delen) toe te passen;

- maatregelen aan de bron, voor zowel wegverkeerslawaai en industrielawaai, niet mogelijk zijn. Conform het gemeentelijk beleid hoeven maatregelen in de overdracht, zoals schermen of wallen, ten aanzien van wegverkeerslawaai niet nader onderzocht te worden. Ten aanzien van industrielawaai is het plan zo ontworpen dat bouwblok A zo veel mogelijk het geluid naar de appartementen van het plan afschermt;

- de appartementen van het plan grotendeels voorzien van zijn van geluidluwe gevels. Ter plaatse van enkele appartementen dienen bouwkundige voorzieningen getroffen te worden teneinde een geluidluwe gevel ter realiseren;

- bij het verlenen van de aangevraagde hogere waarden geluidwerende voorzieningen bepaald dienen te worden teneinde een binnenniveau van 33 dB te kunnen garanderen. Hierbij dient extra aandacht geschonken te worden aan het laagfrequente karakter (63 Hz) van het geluid van de HWC en de hinderbeleving in de woning;

De gemeente Utrecht wordt, op basis van bovenstaande motivering, verzocht de aangevraagde hogere waarden te verlenen.

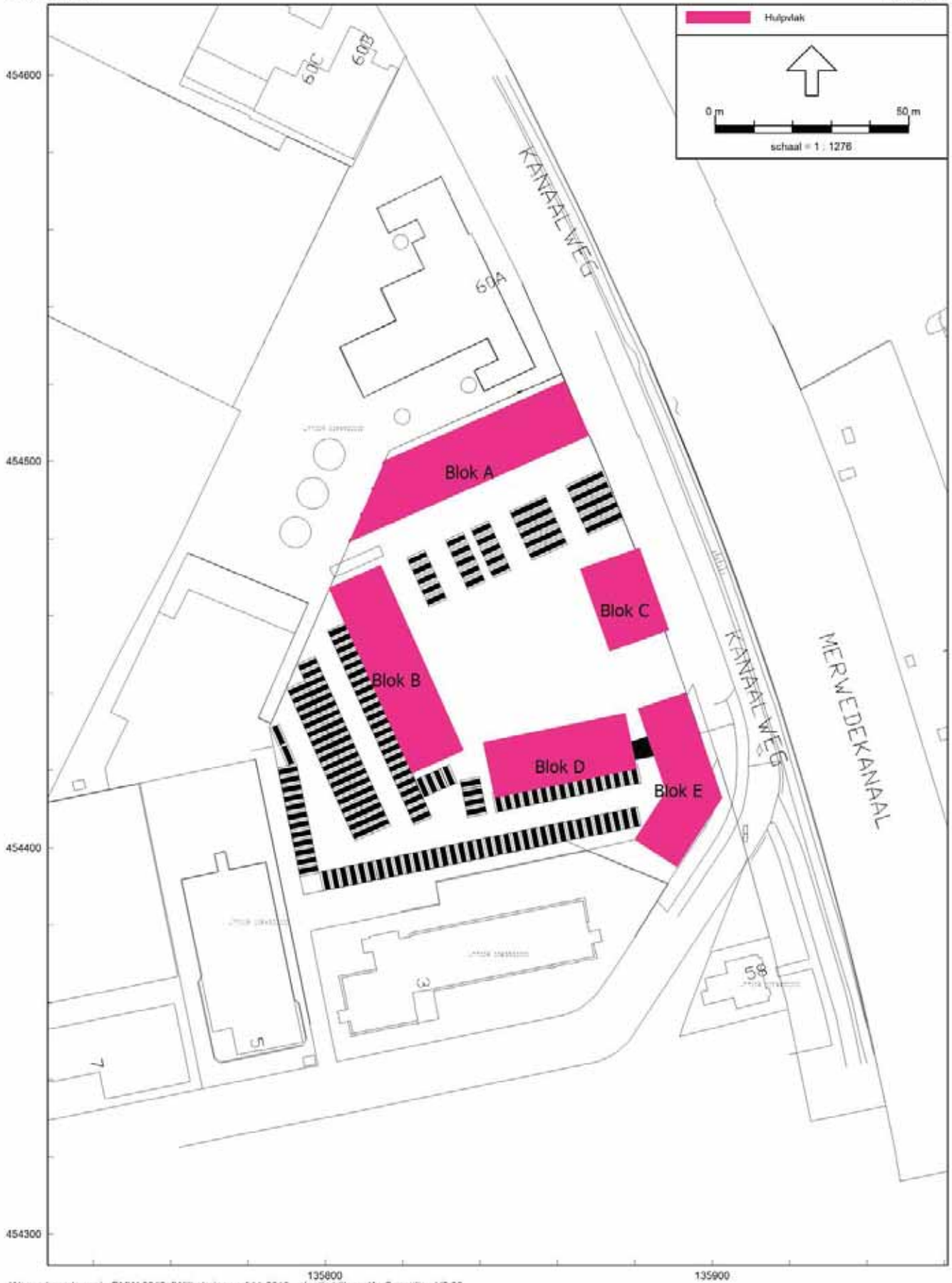
Bijlage 1: Situatie

Wilhelminawerf te Utrecht

12.0948.v02

Aveco de Bondt

bijlage 1

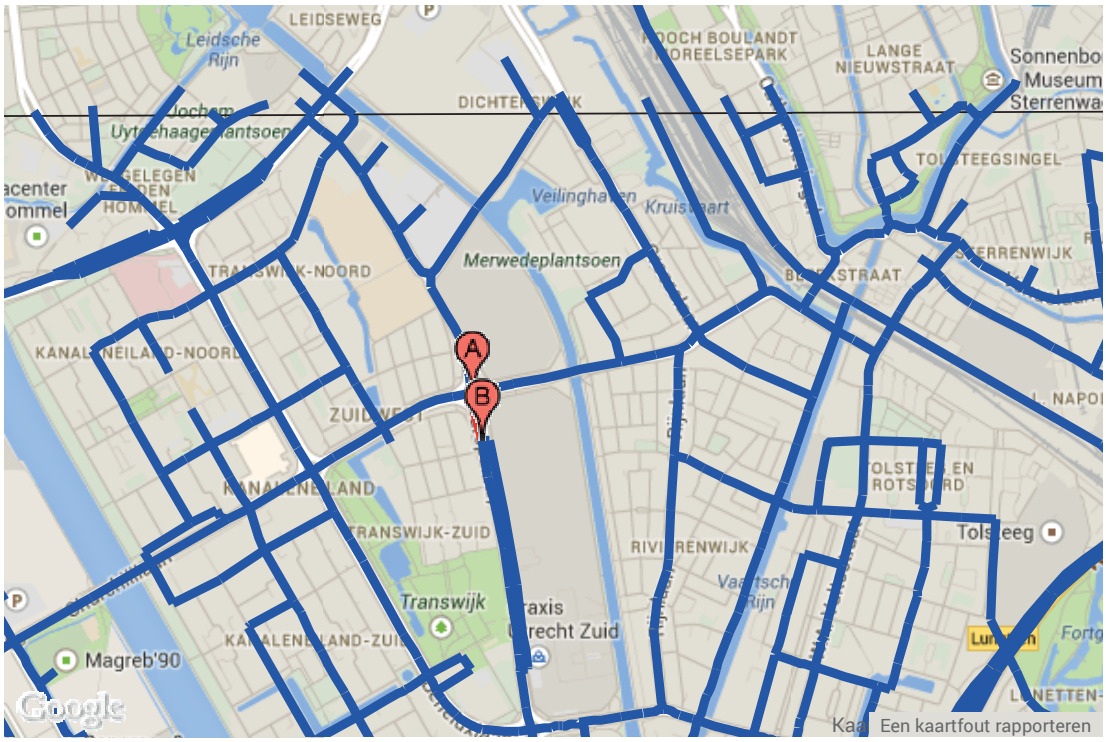


Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - plaatje bijlage 1] , Geomilieu V2.30

situatie

Bijlage 2: Invoergegevens rekenmodel

Millieu_2024_vru31u

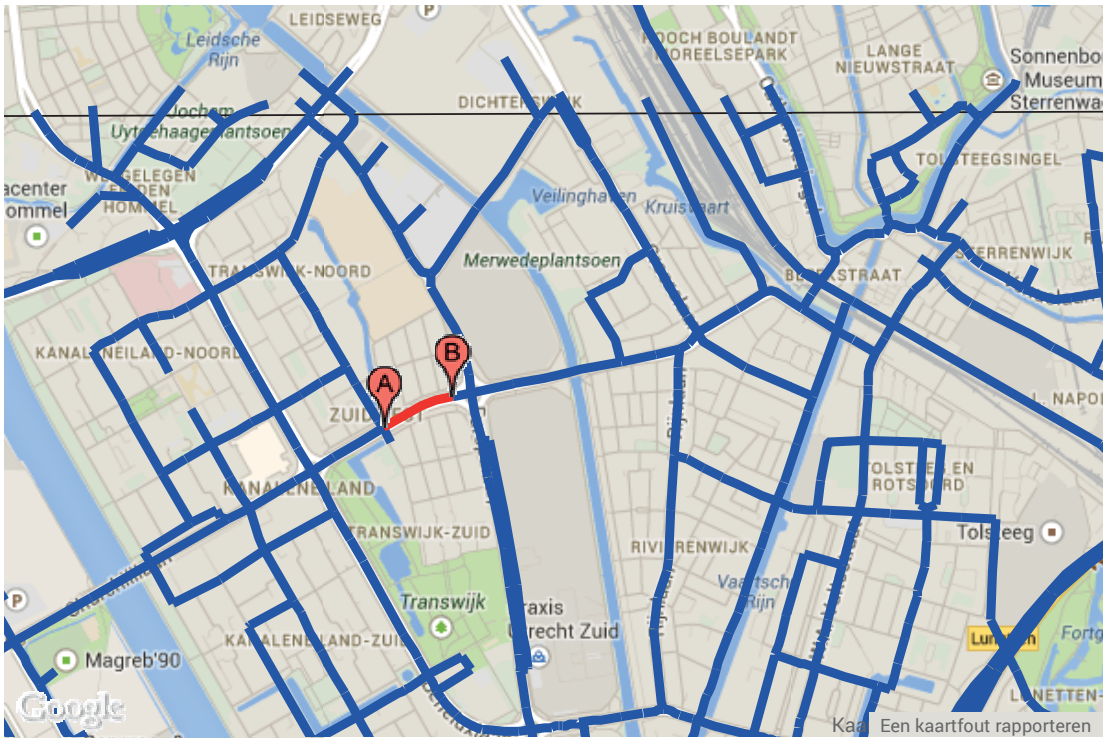


europalaan
undefined
linknr: 145440, A-node: 7755, B-node: 146921

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	10.394	4.458	2.956	989	513	5.936	4.682	825	429
licht	9.860	4.195	2.756	959	480	5.665	4.471	796	398
middelzwaar	393	196	144	25	27	197	150	23	24
zwaar	141	67	56	5	6	74	61	6	7
bussen	490	235	182	33	20	255	201	33	21

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	93,2	97,0	93,6	95,5	96,5	92,8
middelzwaar %	4,9	2,5	5,3	3,2	2,8	5,6
zwaar %	1,9	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6
uur %	5,5	5,5	1,4	6,6	3,5	0,9
bussen/uur	15,2	8,3	2,5	16,8	8,3	2,6

Millieu_2024_vru31u

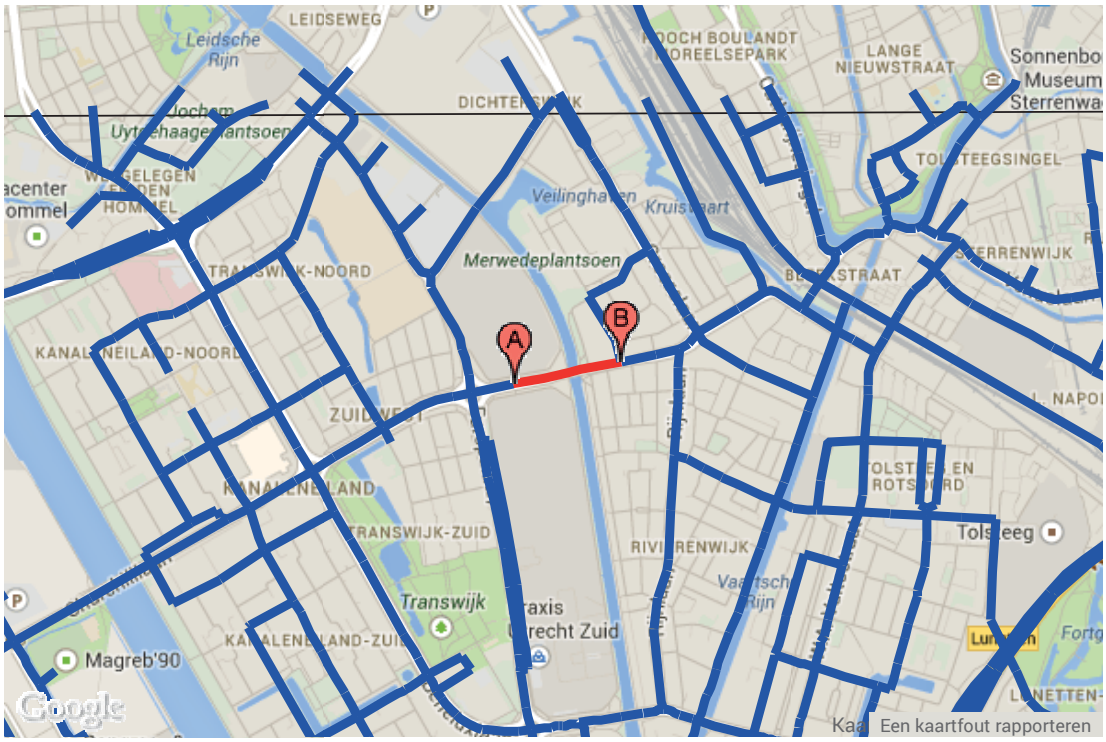


Koningin Wilhelminalaan
undefined
linknr: 2922, A-node: 7754, B-node: 7863

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	13.421	7.011	5.486	1.005	520	6.410	4.971	950	489
licht	12.897	6.716	5.254	975	487	6.181	4.790	927	464
middelzwaar	359	201	155	22	24	158	125	16	17
zwaar	165	94	77	8	9	71	56	7	8
bussen	859	420	318	64	38	439	330	67	42

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	97,0	93,7	96,4	97,6	94,9
middelzwaar %	2,8	2,2	4,6	2,5	1,7	3,5
zwaar %	1,4	0,8	1,7	1,1	0,7	1,6
uur %	6,5	3,6	0,9	6,5	3,7	1,0
bussen/uur	26,5	16,0	4,8	27,5	16,8	5,3

Millieu_2024_vru31u

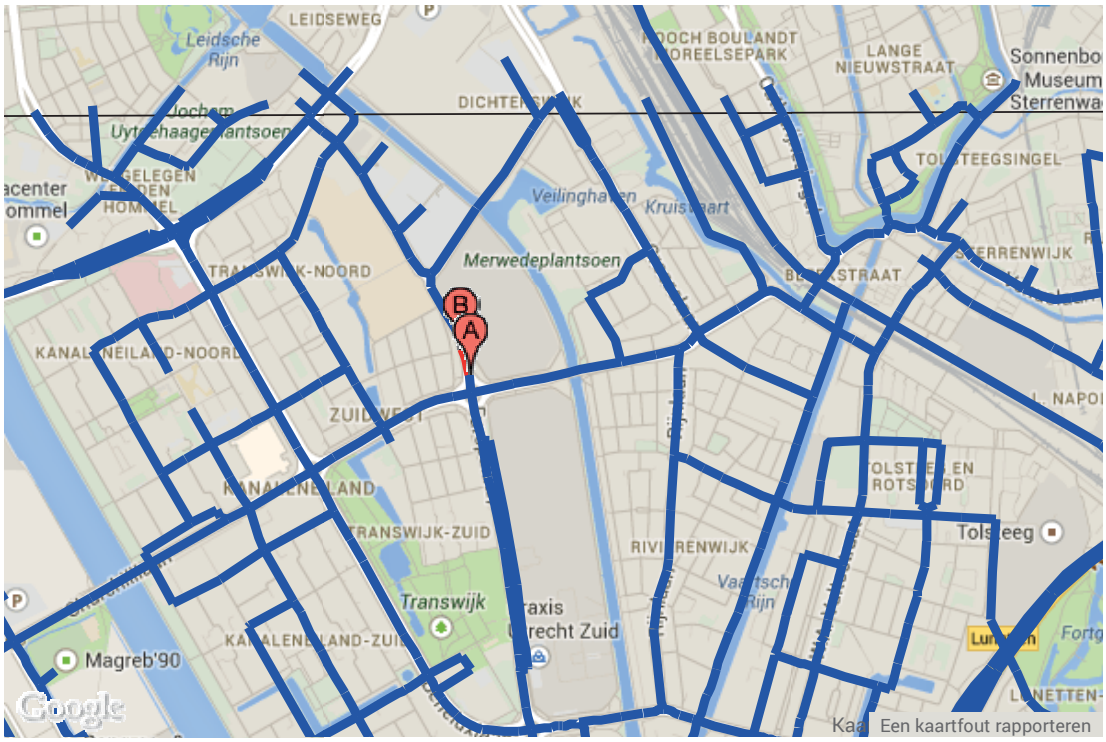


Balijelaan
undefined
linknr: 80898, A-node: 11109, B-node: 11249

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	18.518	10.929	8.686	1.485	758	7.589	5.510	1.371	708
licht	17.799	10.558	8.371	1.458	729	7.241	5.240	1.334	667
middelzwaar	492	255	214	20	21	237	181	27	29
zwaar	227	116	101	7	8	111	89	10	12
bussen	39	21	15	4	2	18	12	4	2

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,4	98,2	96,2	95,1	97,3	94,2
middelzwaar %	2,5	1,3	2,8	3,3	2,0	4,1
zwaar %	1,2	0,5	1,1	1,6	0,7	1,7
uur %	6,6	3,4	0,9	6,1	4,5	1,2
bussen/uur	1,3	1,0	0,3	1,0	1,0	0,3

Millieu_2024_vru31u



Overste den Oudenlaan
undefined
linknr: 4000, A-node: 11105, B-node: 11106

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	16.812	7.787	6.006	1.172	609	9.025	6.910	1.401	714
licht	16.187	7.448	5.752	1.131	565	8.739	6.674	1.377	688
middelzwaar	447	238	176	30	32	209	171	18	20
zwaar	178	101	78	11	12	77	65	6	6
bussen	1.310	654	504	93	57	656	500	96	60

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	96,5	92,8	96,6	98,3	96,4
middelzwaar %	2,9	2,6	5,3	2,5	1,3	2,8
zwaar %	1,3	0,9	2,0	0,9	0,4	0,8
uur %	6,4	3,8	1,0	6,4	3,9	1,0
bussen/uur	42,0	23,3	7,1	41,7	24,0	7,5

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
2.144	221	1.048	337	539	1.718	276	143	2.041	205	998	324	514	1.641	267	134	75	10	39	7	19	57	7	8	27	5	10	6	6	20	2	2

Verdeling welke van toepassing is op verdeling intensiteiten op Kanaalweg en parallelwegen

Legenda

mvt	motorvoertuigen
etm	0 - 24 uur
os	7 - 9 uur
rd	9 - 16 uur
as	16 - 18 uur
rn	18 - 7 uur
dag	7 - 19 uur
avond	19 - 23 uur
nacht	23 - 7 uur

Bovenstaande verdeling toepassen op:

0,583 factor

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
1.250	129	611	196	314	1.002	161	84	1.190	120	582	189	300	956	156	78	44	6	23	4	11	33	4	4	16	3	6	3	4	12	1	1

Kanaalweg 1.250 mvt per etmaal

0,9328 factor

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
2.000	206	977	314	503	1.602	258	134	1.904	192	931	302	479	1.530	249	125	70	10	37	6	18	53	7	7	25	5	10	5	6	19	2	2

Parallelwegen Overste den Oudenlaan en Kon. Wilhelminalaan

Intensiteiten project Wilhelminawerf 2024

Europalaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				10884
uur percentage	6,1%	1,4%	0,8%	
lv	90,1%	93,4%	89,3%	
mv	8,4%	6,1%	9,4%	
zv	1,5%	0,6%	1,3%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	9860	7227	1755	878	2756	959	480	4471	796	398
mv	393	294	48	51	144	25	27	150	23	24
zv	141	117	11	13	56	5	6	61	6	7
bussen	490	383	66	41	182	33	20	201	33	21
	10884	8021	1880	983	3138	1022	533	4883	858	450

Kon. Wilhelminalaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				14280
uur percentage	6,5%	3,7%	1,0%	100,0%
lv	90,4%	91,2%	87,3%	
mv	8,4%	8,1%	11,1%	
zv	1,2%	0,7%	1,6%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	12897	10044	1902	951	5254	975	487	4790	927	464
mv	359	280	38	41	155	22	24	125	16	17
zv	165	133	15	17	77	8	9	56	7	8
bussen	859	648	131	80	318	64	38	330	67	42
	14280	11105	2086	1089	5804	1069	558	5301	1017	531

Balijelaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				18557
uur percentage	6,4%	3,9%	1,0%	100,0%
lv	95,7%	97,5%	95,0%	
mv	3,0%	1,9%	3,7%	
zv	1,3%	0,6%	1,4%	

	A+B				A			B		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt										
lv	17799	13611	2792	1396	8371	1458	729	5240	1334	667
mv	492	395	47	50	214	20	21	181	27	29
zv	227	190	17	20	101	7	8	89	10	12
bussen	39	27	8	4	15	4	2	12	4	2
	18557	14223	2864	1470	8701	1489	760	5522	1375	710

Overste den Oudenlaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				18092
uur percentage	6,4%	3,8%	1,0%	100,0%
lv	89,3%	90,8%	88,9%	
mv	9,7%	8,6%	9,9%	
zv	1,0%	0,6%	1,3%	

	A+B				A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv	16187	12426	2508	1253	5752	1131	565	6674	1377	688
mv	447	347	48	52	176	30	32	171	18	20
zv	178	143	17	18	78	11	12	65	6	6
bussen	1280	1004	189	87	504	93	57	500	96	30
	18092	13920	2762	1410	6510	1265	666	7410	1497	744

ROTONDE (=1/2 Balijelaan)	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				9278,5
uur percentage	6,4%	3,9%	1,0%	100,0%
lv	95,7%	97,5%	95,0%	
mv	3,0%	1,9%	3,7%	
zv	1,3%	0,6%	1,4%	

	A+B				A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv									
mv									
zv									
bussen									

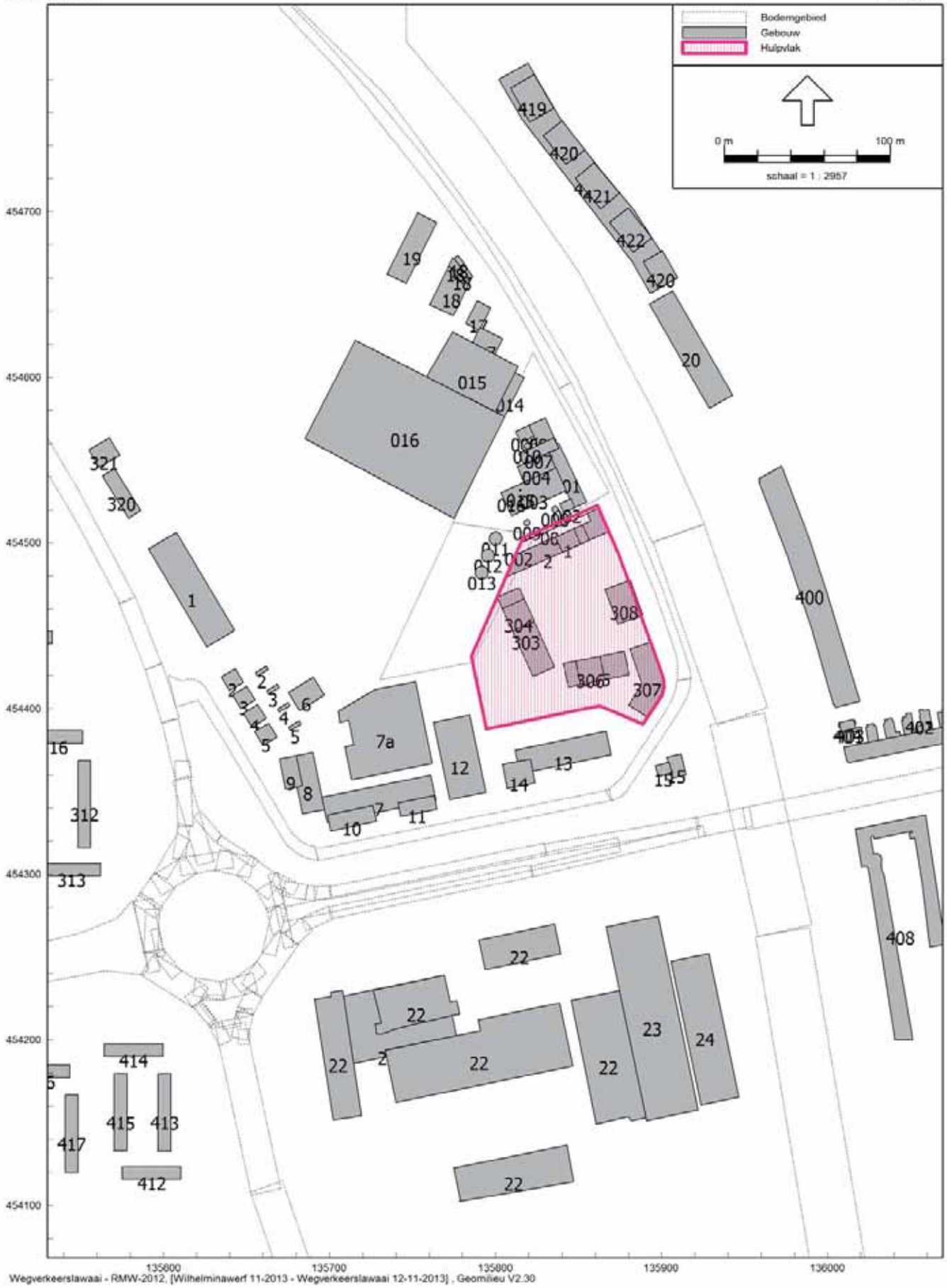
Kanaalweg	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				1250
uur percentage	6,7%	3,2%	0,8%	100,0%
lv	95,5%	96,7%	93,1%	
mv	3,3%	2,5%	5,6%	
zv	1,2%	0,7%	1,4%	

	A+B				A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv		1641	267	134						
mv		57	7	8						
zv		20	2	2						
bussen		0	0	0						
	2138	1718	276	144						

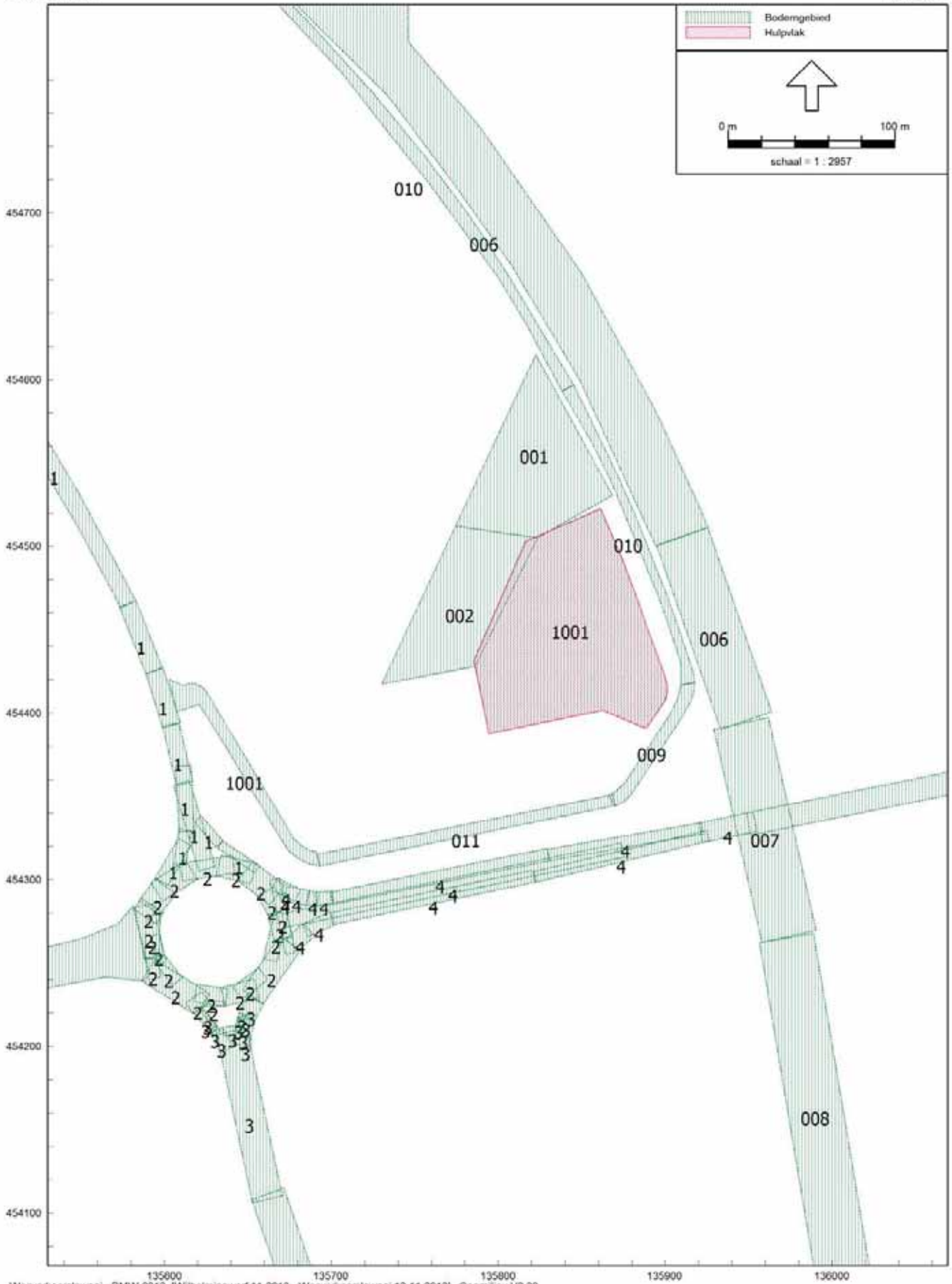
iom met gemeente d.d. 10 feb gereduceerd naar 500 mvt/etm

Parallelweg OdO/KW	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				2000
uur percentage	6,7%	3,2%	0,8%	100,0%
lv	95,5%	96,7%	93,1%	
mv	3,3%	2,5%	5,6%	
zv	1,2%	0,7%	1,4%	

	A+B				A			B		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
mvt									
lv		1641	267	134						
mv		57	7	8						
zv		20	2	2						
bussen		0	0	0						
	2138	1718	276	144						

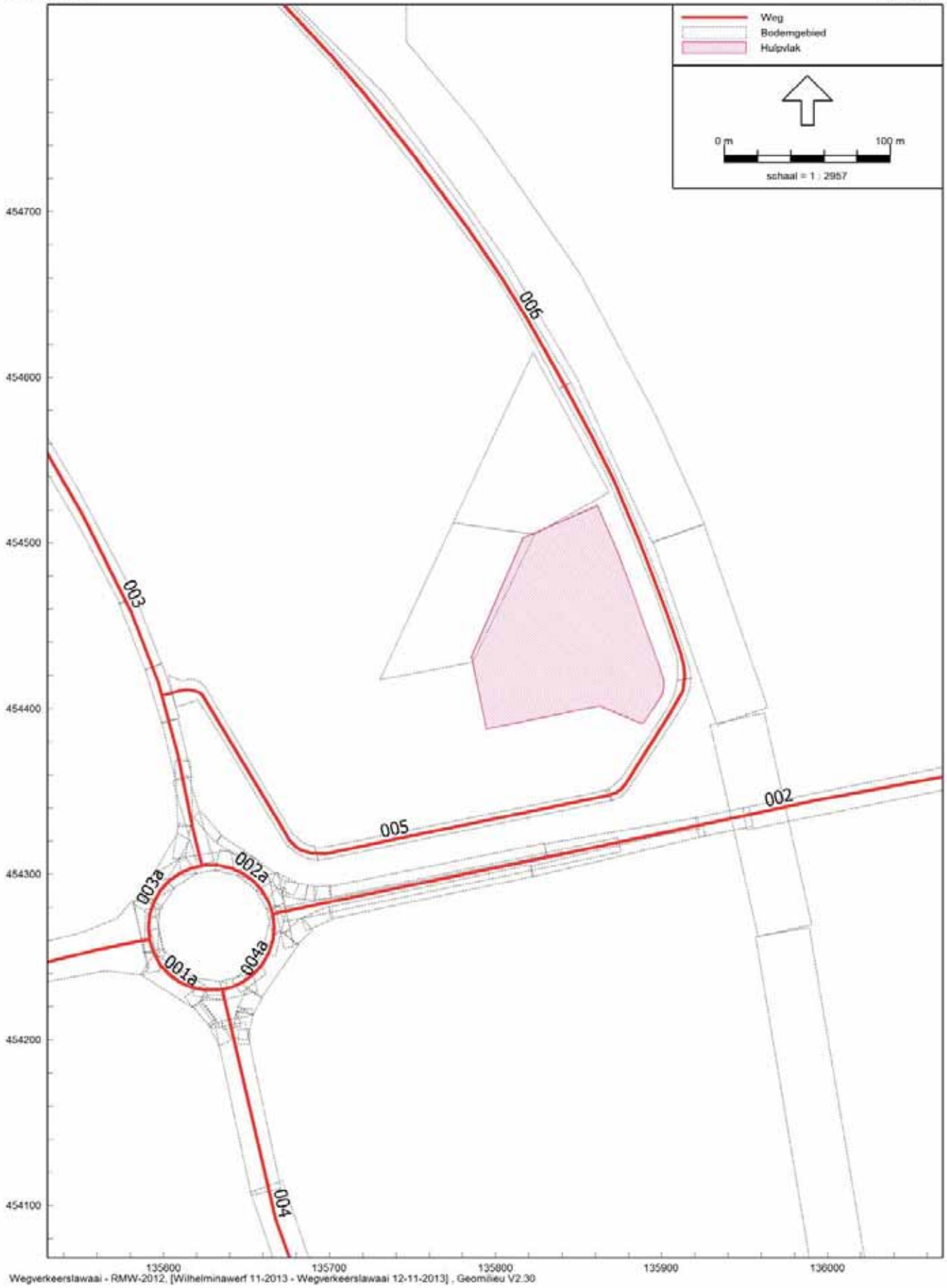


invoergegevens



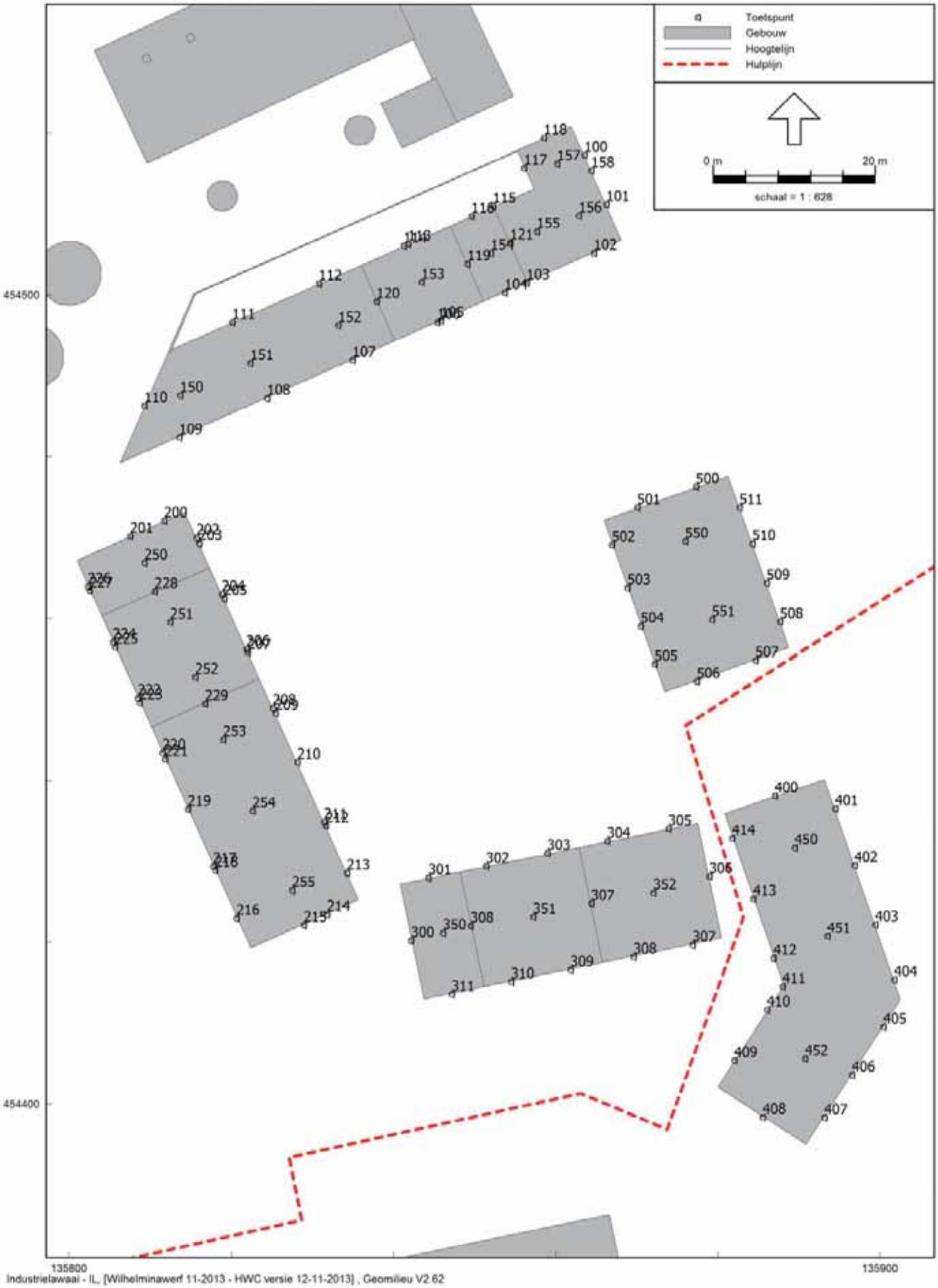
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

invoergegevens



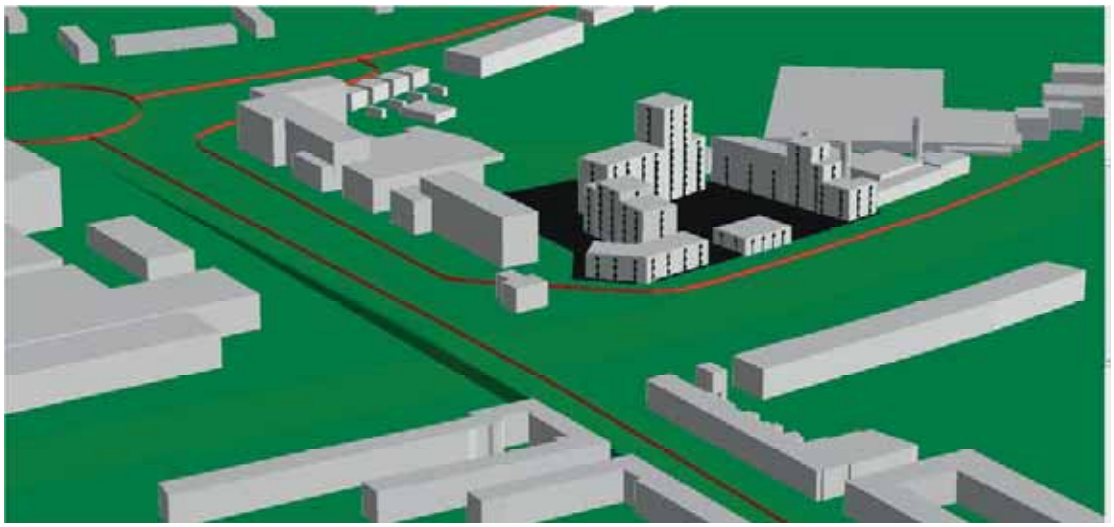
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

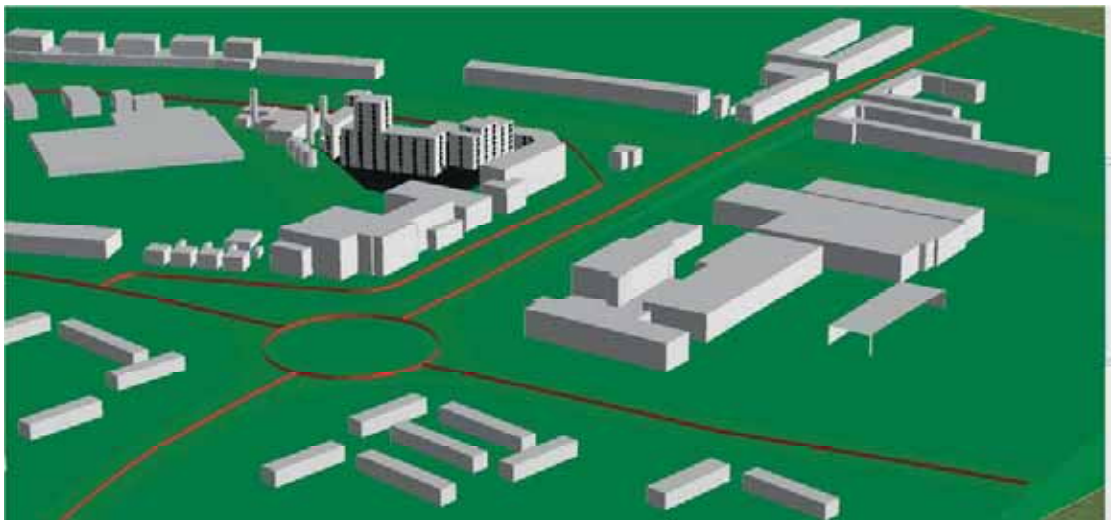
invoergegevens

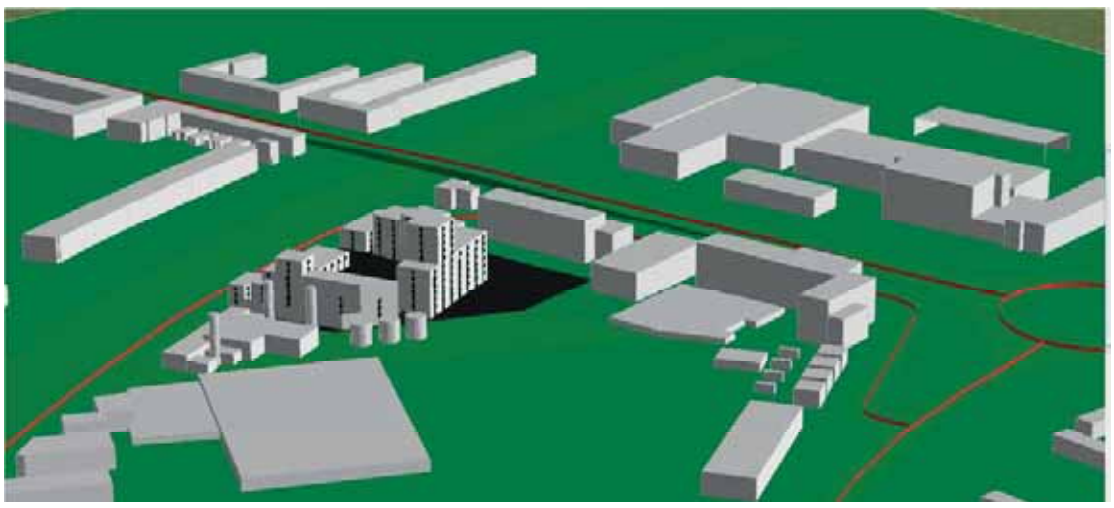


Industrielawaai - IL, [Wilhelminawerf 11-2013 - HWC versie 12-11-2013] , Geomilieu V2.62

invoergegevens







Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
100	APP 1-10-21-32	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
101	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
102	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
103	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
104	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
105	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	Relatief	1,50	4,50	7,50	1,50	13,50	16,50	Ja
106	APP 59-60/61-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
107	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
108	APP 9-18/19-29/30-40/41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
109	APP x-20-31-42	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
110	APP x-20-31-42	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
111	APP 9-18/19-29/30-40/41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
112	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
113	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	Relatief	1,50	4,50	7,50	1,50	13,50	16,50	Ja
114	APP 59-60/61-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
115	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
116	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
117	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
118	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
119	APP 59-61	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
120	APP 60-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
121	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
150	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
151	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
152	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
153	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
154	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
155	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
156	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
157	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
158	Blok A A3.41, slaapkamer	Relatief	10,50	--	--	--	--	--	Ja
200	Blok B - # 1 (zijgevel)	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
201	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
202	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
203	Blok B - # 39 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
204	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
205	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
206	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
207	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
208	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
209	Blok B - # 42 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
210	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
211	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
212	Blok B - # 44 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
213	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
214	Blok B - # 3 (zijgevel)	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
215	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
216	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
217	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
218	Blok B - # 44 (achtergevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
219	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
220	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
221	Blok B - # 42 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
222	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
223	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
224	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
225	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
226	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
227	Blok B - # 39 (achtergevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
228	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
229	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
250	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
251	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
252	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
253	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
254	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
255	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
300	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
301	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
302	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
303	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
304	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
305	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
306	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
307	Blok D - # 29 (zijgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
307	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
308	Blok D - # 29 (zijgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
308	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
309	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
310	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
311	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
350	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
351	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
352	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
400	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
401	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
402	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
403	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
404	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
405	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
406	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
407	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
408	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
409	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
410	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
411	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
412	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
413	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
414	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
450	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
451	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
452	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
500	Blok C, app noord (noordgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
501	Blok C, app noord (noordgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
502	Blok C, app noord (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
503	Blok C, app noord (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
504	Blok C, app zuid (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
505	Blok C, app zuid (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
506	Blok C, app zuid (zuidgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
507	Blok C, app zuid (zuidgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
508	Blok C, app zuid (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
509	Blok C, app zuid (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
510	Blok C, app noord (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
511	Blok C, app noord (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
550	dak blok C	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
551	dak blok C	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	kantoor	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	woning	8,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	woning	8,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
17	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
014	woning	3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
015	woning	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
016	loods	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
308	Blok C	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
307	Blok E	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
312	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
313	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
314	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
315	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
316	Egginklaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
317	Egginklaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
318	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
319	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
320	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
321	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7a	Parkeergarage	2,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
400	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
401	Woningen	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
402	Woningen	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
403	Woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
404	Woning	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
407	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
408	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
406	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	22,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
22		8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
410	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
411	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
412	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
413	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
414	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
415	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
416	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
417	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
418	Woningen	4,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
419	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
420	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
421	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
422	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
420	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
303	Blok B	21,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
304	Blok B	36,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
305	Blok D	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
306	Blok D	21,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	HWC Kanaleneiland bouwdeel 1	5,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002	HWC Kanaleneiland bouwdeel 2	3,50	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
003	HWC Kanaleneiland bouwdeel 3	7,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
004	HWC Kanaleneiland bouwdeel 4	7,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
005	HWC Kanaleneiland bouwdeel 5	5,80	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
006	HWC Kanaleneiland bouwdeel 6	3,70	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
007	HWC Kanaleneiland bouwdeel 7	3,70	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
008	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
009	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
010	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
011	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
012	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
013	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
015	HWC Kanaleneiland aanzuigrooster	7,10	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
016	HWC Kanaleneiland aanzuigrooster	7,10	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001		6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002		6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		24,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
5	Balijelaan	0,00
006	water	0,00
007	water	0,00
008	water	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

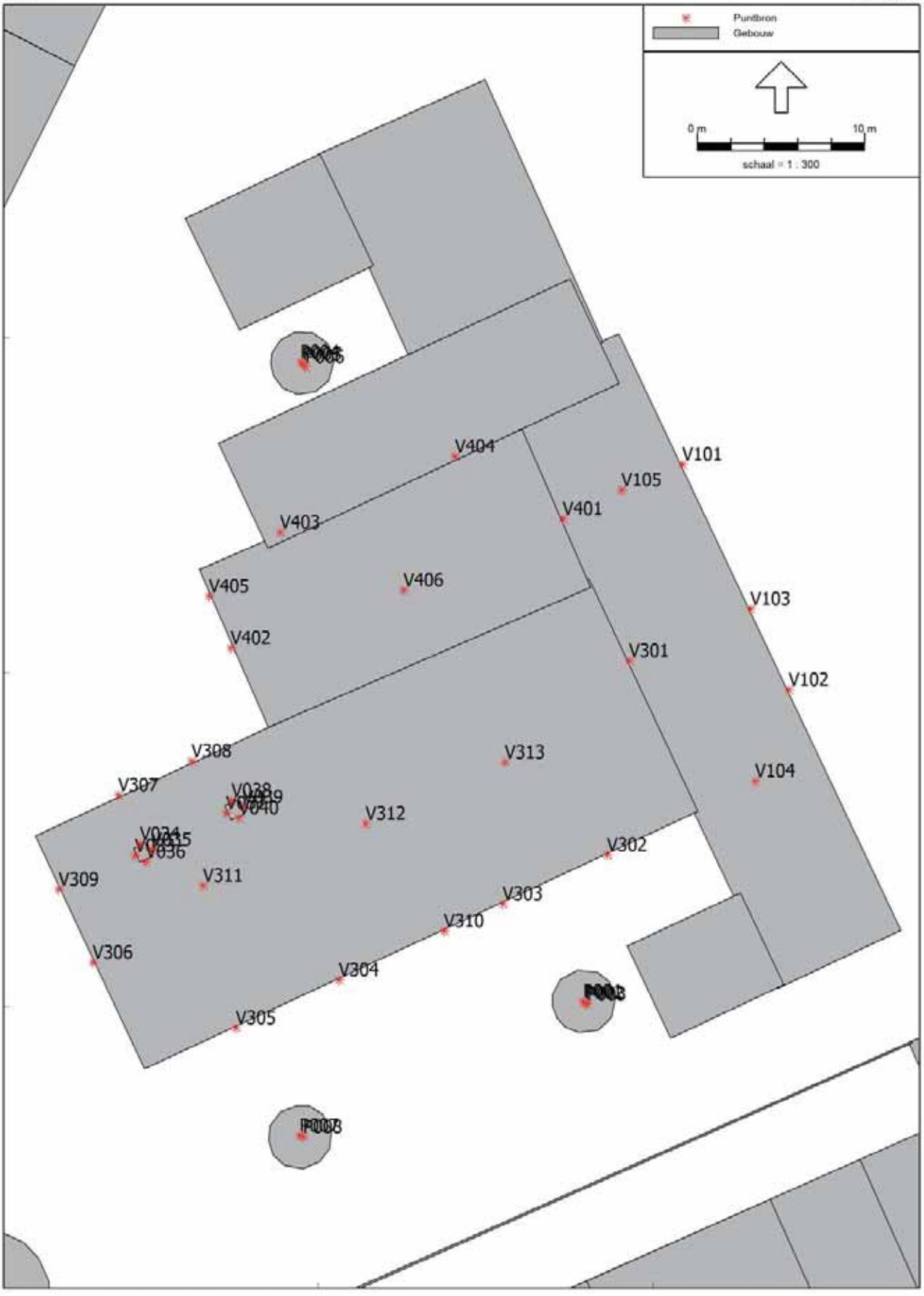
Naam	Omschr.	Bf
009	kanaalweg	0,00
010	kanaalweg	0,00
011	kanaalweg	0,00
1001	Kanaalweg	0,00
1001	kanaalweg 59 bodem	0,00
001	centrale	0,20
002	centrale	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
008	Koningin Wilhelminalaan	0,00
006	Water	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
010	Kanaalweg	0,00

Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hbron	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
006	Kanaalweg	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	500,00	6,70	3,20
005	Parallelweg	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2000,00	6,70	3,20
003a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
002a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
004a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
003	Overste den Oudenlaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18092,00	6,40	3,80
004	Europalaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10884,00	6,10	4,30
004a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
003a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
002a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001	Koningin Wilhelminalaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	14280,00	6,50	3,70
002	Baalijelaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18557,00	6,40	3,90

Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
006	0,80	95,50	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
005	0,80	95,50	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
002a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
004a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003	1,00	89,30	90,80	88,90	9,70	8,60	9,90	1,00	0,60	1,30
004	1,10	90,10	93,40	89,30	8,40	6,10	9,40	1,50	0,60	1,30
004a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
002a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001	1,00	90,40	91,20	87,30	8,40	8,10	11,10	1,20	0,70	1,60
002	1,00	95,70	97,50	95,00	3,00	1,90	3,70	1,30	0,60	1,40



Industrielawaai - IL, [Wilhelminawerf 11-2013 - HWC versie 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

invoergegevens: bronnen HWC

Model: HWC versie 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Type	Cb(u)(D)
P001	Schoorsteen ketel 1	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P002	Schoorsteen ketel 2	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P003	Schoorsteen ketel 3	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P004	Schoorsteen ketel 4	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P005	Schoorsteen ketel 5	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P006	Schoorsteen ketel 6	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P007	Schoorsteen ketel 7	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P008	Schoorsteen ketel 8	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
V301	Oostgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V401	Oostgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V102	Oostgevel 1	4,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V101	Oostgevel 1	4,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V404	Noordgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V307	Noordgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V308	Noordgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V403	Noordgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V402	Westgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V309	Deur westgevel 3	2,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V304	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V306	Westgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V310	Deur zuidgevel 3	1,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V305	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V303	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V302	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V311	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V312	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V313	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V406	Dak ketelruimte 4	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V104	Dak 1	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V105	Dak 1	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V103	Oostgevel 1 deur	2,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V405	Westgevel 4 deur	1,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000

Model: HWC versie 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P001	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P002	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P003	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P004	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P005	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P006	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P007	4,000	0,400	51,40	76,20	74,30	76,90	61,00	63,50	62,40	55,40	52,60	80,92
P008	4,000	0,400	51,40	76,20	74,30	76,90	61,00	63,50	62,40	55,40	52,60	80,92
V301	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V401	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V102	4,000	8,000	39,50	44,80	48,10	45,80	47,60	45,90	52,10	65,20	42,40	65,72
V101	4,000	8,000	39,50	44,80	48,10	45,80	47,60	45,90	52,10	65,20	42,40	65,72
V404	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V307	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V308	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V403	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V402	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V309	4,000	8,000	34,10	50,80	51,10	45,20	57,00	63,90	54,50	51,20	39,90	65,64
V304	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V306	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V310	4,000	8,000	42,50	56,80	54,50	44,80	53,70	55,60	43,90	38,30	26,30	61,58
V305	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V303	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V302	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V033	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V036	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V035	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V034	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V037	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V038	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V039	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V040	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V311	4,000	8,000	50,00	53,90	51,50	52,20	56,60	52,80	44,30	36,00	22,40	61,24
V312	4,000	8,000	54,70	67,00	64,90	64,90	72,50	65,10	54,10	46,70	30,90	75,16
V313	4,000	8,000	54,70	67,00	64,90	64,90	72,50	65,10	54,10	46,70	30,90	75,16
V406	4,000	8,000	55,90	68,30	66,20	66,20	73,70	66,40	55,30	47,90	32,20	76,40
V104	4,000	8,000	34,30	38,60	41,90	43,50	46,40	43,70	43,90	48,00	20,20	53,07
V105	4,000	8,000	34,30	38,60	41,90	43,50	46,40	43,70	43,90	48,00	20,20	53,07
V103	4,000	8,000	29,70	40,00	47,00	38,50	45,90	52,60	51,80	60,60	35,70	62,02
V405	4,000	8,000	43,30	61,40	58,70	47,30	56,70	57,70	49,90	47,20	32,90	65,32

Bijlage 3: Resultaten wegverkeerslawaai

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	29,9	27,4	22,0	31,1
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	30,0	27,6	22,1	31,3
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	29,8	27,4	21,9	31,1
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	18,3	16,0	11,0	19,9
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	29,2	26,7	21,2	30,4
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	29,2	26,7	21,3	30,4
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	29,0	26,5	21,1	30,2
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	18,7	16,4	11,4	20,3
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	32,3	29,9	24,4	33,6
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	33,5	31,0	25,7	34,8
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	33,7	31,3	26,0	35,0
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	33,7	31,2	25,9	35,0
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	32,6	30,1	24,7	33,9
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	33,7	31,2	25,9	35,0
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	34,0	31,5	26,2	35,3
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	33,9	31,5	26,2	35,3
104_A	APP 43-51	13,50	34,4	32,0	26,6	35,7
104_B	APP 43-51	16,50	34,9	32,5	27,1	36,2
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	35,4	33,0	27,5	36,7
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	35,8	33,4	27,9	37,1
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	35,7	33,3	27,9	37,0
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	35,4	33,0	27,5	36,7
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	36,0	33,6	28,2	37,3
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	36,5	34,1	28,7	37,8
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	37,3	34,8	29,4	38,5
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,5	36,1	30,6	39,8
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	36,0	33,5	28,1	37,3
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	36,7	34,2	28,8	37,9
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,8	34,3	28,9	38,1
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,0	34,5	29,1	38,3
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	34,6	32,1	26,7	35,9
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	36,1	33,6	28,2	37,4
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	36,4	33,9	28,5	37,7
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	36,6	34,1	28,7	37,9
109_B	APP x-20-31-42	4,50	35,0	32,6	27,2	36,3
109_C	APP x-20-31-42	7,50	36,0	33,5	28,2	37,3
109_D	APP x-20-31-42	10,50	36,7	34,3	28,9	38,0
110_B	APP x-20-31-42	4,50	36,7	34,3	28,9	38,0
110_C	APP x-20-31-42	7,50	38,0	35,5	30,1	39,2
110_D	APP x-20-31-42	10,50	40,5	38,1	32,6	41,8
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	25,8	23,3	17,9	27,1
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	29,0	26,5	21,1	30,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	34,8	32,3	26,8	36,0
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	37,9	35,5	29,9	39,1
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	27,2	24,7	19,3	28,5
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	30,1	27,6	22,2	31,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,4	33,9	28,4	37,6
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	38,2	35,8	30,2	39,5
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,9	24,3	19,0	28,1
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	29,0	26,5	21,1	30,2
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	32,7	30,2	24,7	33,9
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,9	24,3	19,0	28,1
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	34,3	31,8	26,3	35,5
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	35,5	33,0	27,5	36,7
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	36,4	34,0	28,4	37,7
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,0	35,6	30,0	39,3
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	27,1	24,6	19,2	28,4
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	29,5	27,0	21,6	30,8
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	34,8	32,4	26,9	36,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	36,7	34,2	28,7	37,9
116_A	APP 43-51	13,50	36,4	34,0	28,4	37,6
116_B	APP 43-51	16,50	37,3	34,9	29,3	38,6
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	28,0	25,5	20,1	29,3
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	29,6	27,1	21,7	30,9
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	34,4	32,0	26,5	35,7
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	36,6	34,2	28,7	37,9
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	30,7	28,3	22,8	32,0
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	32,0	29,5	24,0	33,2
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	34,4	32,0	26,4	35,7
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	34,3	31,8	26,3	35,5
119_A	APP 59-61	19,50	--	--	--	--
119_B	APP 59-61	22,50	--	--	--	--
120_A	APP 60-62	19,50	39,3	36,9	31,4	40,6
120_B	APP 60-62	22,50	41,0	38,6	33,1	42,3
121_A	APP 43-51	13,50	10,9	8,8	3,6	12,5
121_B	APP 43-51	16,50	--	--	--	--
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	37,7	35,2	29,7	38,9
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	38,0	35,5	30,0	39,2
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	37,7	35,3	29,7	38,9
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	38,2	35,8	30,2	39,5
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	38,9	36,5	30,9	40,1
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	39,7	37,2	31,7	40,9
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	40,5	38,1	32,5	41,7
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	22,5	20,0	14,9	23,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	23,2	20,8	15,7	24,6
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	23,7	21,5	16,2	25,2
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	24,2	21,9	16,7	25,7
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	24,5	22,3	17,0	26,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	20,6	18,0	12,6	21,8
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	24,1	21,6	16,1	25,3
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	25,6	23,1	17,9	26,9
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	26,2	23,8	18,5	27,6
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	26,5	24,0	18,8	27,8
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	26,2	23,8	18,6	27,6
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	21,6	19,1	13,7	22,9
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	29,1	26,7	21,2	30,4
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	30,8	28,4	22,8	32,1
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	31,4	29,0	23,5	32,7
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	--	--	--	--
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	--	--	--	--
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	--	--	--	--
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	23,8	21,4	16,3	25,2
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	25,6	23,5	18,2	27,2
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	26,1	23,9	18,6	27,6
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	25,7	23,6	18,2	27,2
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	15,7	13,3	7,8	17,0
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	24,7	22,2	16,7	25,9
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	26,4	24,0	18,4	27,6
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	27,0	24,5	19,0	28,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	--	--	--	--
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	--	--	--	--
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	--	--	--	--
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	26,4	24,2	18,9	27,9
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	26,6	24,4	19,1	28,1
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	28,4	26,2	20,9	29,9
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	28,9	26,6	21,3	30,3
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	28,2	26,0	20,7	29,7
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	14,3	12,3	7,0	15,9
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	20,9	19,0	13,5	22,5
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	30,2	27,9	22,5	31,6
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	31,1	28,7	23,4	32,4
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	31,7	29,3	24,0	33,1
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	30,3	28,0	22,7	31,8
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	15,3	13,2	8,0	16,9
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	21,5	19,5	14,1	23,1
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	28,3	25,8	20,4	29,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	28,5	26,0	20,6	29,8
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	29,2	26,7	21,3	30,5
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	30,4	28,0	22,7	31,7
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	28,5	26,1	20,9	29,9
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	21,1	19,0	13,7	22,7
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	29,3	27,3	21,9	30,8
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	29,4	26,9	21,5	30,7
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	28,7	26,3	20,9	30,0
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	29,0	26,6	21,2	30,3
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	28,3	25,9	20,7	29,7
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	30,6	28,5	23,3	32,2
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	32,0	29,8	24,5	33,5
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	32,5	30,1	24,7	33,8
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	33,9	31,5	26,1	35,2
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	34,1	31,7	26,3	35,4
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	35,5	33,1	27,7	36,8
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	38,7	36,3	31,0	40,1
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	40,3	37,9	32,6	41,6
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	40,1	37,7	32,4	41,5
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	40,2	37,8	32,3	41,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	39,8	37,3	31,8	41,0
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	40,2	37,7	32,2	41,4
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,0	43,2
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	42,7	40,3	34,8	44,0
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	43,6	41,2	35,8	44,9
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	40,7	38,2	32,8	42,0
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	39,5	37,1	31,7	40,8
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	40,2	37,7	32,3	41,5
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	41,9	39,5	34,0	43,2
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	42,8	40,4	34,9	44,1
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	43,7	41,3	35,8	45,0
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	39,9	37,5	32,0	41,2
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	40,5	38,0	32,6	41,7
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	42,2	39,7	34,3	43,4
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	42,9	40,5	35,0	44,2
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	43,8	41,3	35,9	45,0
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,3	37,8	32,3	41,5
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,2	37,7	32,2	41,4
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	39,8	37,3	31,9	41,0
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	40,4	37,9	32,4	41,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	42,2	39,7	34,3	43,5
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	42,9	40,4	35,0	44,1
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	43,6	41,2	35,7	44,9
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	40,5	38,1	32,6	41,8
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,3	37,8	32,4	41,6
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	40,9	38,4	33,0	42,2
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	42,7	40,2	34,7	43,9
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	43,3	40,9	35,4	44,6
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	44,0	41,6	36,1	45,3
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	44,6	42,1	36,6	45,8
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	45,1	42,6	37,1	46,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	45,0	42,6	37,1	46,3
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	45,0	42,6	37,1	46,3
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	45,5	43,2	37,7	46,8
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	41,0	38,5	33,1	42,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	40,7	38,2	32,8	42,0
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	41,2	38,7	33,2	42,4
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	42,6	40,1	34,6	43,8
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	43,3	40,8	35,4	44,5
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	44,1	41,6	36,1	45,3
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	44,6	42,1	36,6	45,8
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	45,0	42,6	37,1	46,2
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	45,0	42,6	37,1	46,3
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	45,2	42,8	37,2	46,4
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	45,4	43,1	37,5	46,7
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	40,4	37,9	32,4	41,6
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	40,1	37,6	32,2	41,3
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	40,5	38,0	32,6	41,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	41,8	39,4	33,9	43,1
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	42,6	40,2	34,7	43,9
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	35,9	45,1
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	41,1	38,7	33,2	42,4
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	42,1	39,6	34,1	43,3
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	41,8	39,3	33,8	43,0
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	42,1	39,7	34,1	43,3
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	42,4	40,0	34,4	43,7
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	39,5	37,1	31,6	40,8
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	40,1	37,6	32,2	41,4
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	40,4	38,0	32,6	41,7
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	40,1	37,8	32,4	41,5
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	40,8	38,5	33,1	42,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	35,2	32,7	27,3	36,5
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	35,2	32,8	27,4	36,5
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	35,0	32,6	27,1	36,3
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	35,7	33,3	27,9	37,0
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	37,5	35,2	29,7	38,9
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	39,1	36,8	31,4	40,5
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	23,4	20,9	15,5	24,7
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	23,9	21,4	16,0	25,2
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	24,7	22,2	16,7	25,9
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	25,0	22,5	17,0	26,2
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	20,6	18,1	12,6	21,8
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	23,0	20,4	15,0	24,2
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	22,6	20,0	14,7	23,8
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	21,0	18,5	13,1	22,2
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	21,3	18,7	13,4	22,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	21,0	18,5	13,1	22,2
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	24,2	21,7	16,3	25,5
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	29,2	26,7	21,3	30,5
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	23,9	21,4	16,0	25,2
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	25,0	22,6	17,1	26,3
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	25,6	23,1	17,6	26,8
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	21,4	18,9	13,5	22,7
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	24,2	21,7	16,3	25,4
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	27,9	25,4	20,0	29,2
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	22,1	19,6	14,2	23,3
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	22,6	20,0	14,7	23,8
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	25,0	22,5	17,1	26,2
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	25,4	22,9	17,4	26,7
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	21,4	18,9	13,5	22,6
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	24,0	21,5	16,1	25,3
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	27,3	24,9	19,4	28,6
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	27,4	24,9	19,5	28,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	27,3	24,9	19,4	28,6
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	21,1	18,6	13,2	22,3
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	23,7	21,3	15,9	25,0
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	24,4	21,9	16,7	25,7
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	26,3	23,8	18,6	27,6
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	32,0	29,6	24,4	33,4
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	25,7	23,2	18,2	27,1
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	--	--	--	--
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	--	--	--	--
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	34,5	32,0	26,6	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	34,5	32,0	26,7	35,8
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	35,1	32,7	27,4	36,4
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	34,4	31,9	26,6	35,7
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	35,1	32,7	27,3	36,4
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	40,9	38,7	33,2	42,3
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	32,8	30,3	25,0	34,1
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	33,0	30,6	25,2	34,4
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	34,7	32,3	27,0	36,1
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	34,3	31,8	26,5	35,6
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	35,7	33,2	27,9	37,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	32,9	30,4	25,1	34,2
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	33,2	30,7	25,4	34,5
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,3
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	34,7	32,3	27,0	36,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	36,4	34,0	28,7	37,8
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	39,3	36,9	31,6	40,6
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	33,2	30,7	25,3	34,5
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	33,5	31,1	25,8	34,9
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,3	32,8	27,5	36,6
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	35,5	33,1	27,8	36,9
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	37,5	35,1	29,8	38,9
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	39,9	37,6	32,2	41,3
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	32,6	30,1	24,7	33,9
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	32,7	30,2	24,9	34,0
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	33,1	30,7	25,4	34,5
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,2
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	36,2	33,9	28,6	37,6
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	38,2	36,0	30,6	39,7
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	24,0	21,5	16,1	25,3
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	27,9	25,4	19,9	29,1
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	28,2	25,7	20,2	29,5
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	30,7	28,4	23,2	32,2
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	31,5	29,1	23,9	32,9
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	31,6	29,2	24,0	33,0
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	31,0	28,6	23,5	32,4
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	31,8	29,4	24,2	33,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	31,9	29,5	24,3	33,3
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	32,3	29,8	24,7	33,7
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	32,5	30,1	24,9	33,9
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	33,0	30,5	25,3	34,4
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,4	33,4
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	32,6	30,1	25,0	34,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	33,2	30,7	25,6	34,6
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	31,9	29,4	24,2	33,2
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	33,9	31,4	26,1	35,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	34,6	32,2	26,9	35,9
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,3	33,3
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	34,0	31,6	26,3	35,3
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,3
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	30,4	27,9	22,8	31,8
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	31,2	28,8	23,6	32,6
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	34,2	31,8	26,5	35,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	33,3	30,8	25,4	34,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	33,1	30,7	25,3	34,4
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	33,6	31,2	25,7	34,9
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	33,5	31,1	25,6	34,8
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	33,5	31,1	25,6	34,8
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	33,4	31,0	25,5	34,7
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	28,8	26,3	21,1	30,1
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	30,0	27,5	22,2	31,3
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	30,9	28,4	23,1	32,2
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	32,9	30,4	25,0	34,2
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	32,6	30,2	24,8	33,9
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	33,1	30,6	25,2	34,4
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	32,5	30,0	24,6	33,8
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	32,9	30,5	25,1	34,2
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	33,1	30,6	25,2	34,4
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	26,4	23,9	18,6	27,7
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	26,4	23,9	18,7	27,7
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	26,7	24,2	19,0	28,1
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	24,9	22,4	17,1	26,2
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	24,6	22,1	16,8	25,9
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	24,5	22,0	16,8	25,8
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	25,4	22,9	17,5	26,7
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	27,8	25,4	19,9	29,1
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	25,5	23,0	17,8	26,8
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	29,6	27,2	21,8	30,9
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	25,4	22,9	17,7	26,8
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	25,9	23,4	18,1	27,2
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	27,7	25,4	20,2	29,2
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	26,8	24,4	19,3	28,2
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	28,4	25,9	20,5	29,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	21,9	19,5	14,4	23,4
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	25,9	23,4	18,1	27,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	27,7	25,3	19,9	29,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	46,5	43,1	37,5	47,1
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	46,7	43,3	37,7	47,3
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	46,4	43,0	37,5	47,1
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	46,1	42,7	37,1	46,7
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	46,5	43,1	37,5	47,2
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	46,7	43,3	37,7	47,3
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	46,5	43,1	37,5	47,1
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	46,1	42,7	37,1	46,7
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	39,2	33,6	43,2
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,9	39,5	34,0	43,6
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,8	39,5	33,9	43,5
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	42,5	39,1	33,5	43,2
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	40,0	36,6	31,0	40,6
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	40,9	37,5	31,9	41,6
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	41,0	37,6	32,0	41,6
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	40,8	37,4	31,9	41,5
104_A	APP 43-51	13,50	40,2	36,8	31,2	40,9
104_B	APP 43-51	16,50	40,3	36,8	31,3	40,9
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,6	34,2	28,7	38,3
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	38,9	35,5	30,0	39,6
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	39,1	35,7	30,1	39,8
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,6	34,2	28,7	38,3
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	38,8	35,4	29,9	39,5
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	39,0	35,6	30,0	39,7
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	39,1	35,7	30,2	39,8
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,9	35,5	29,9	39,6
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	35,7	32,3	26,7	36,3
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	37,0	33,5	28,0	37,6
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	37,2	33,8	28,2	37,8
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,3	33,9	28,3	38,0
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	34,3	30,9	25,3	34,9
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	35,1	31,7	26,2	35,8
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	35,7	32,3	26,7	36,3
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	35,9	32,5	26,9	36,5
109_B	APP x-20-31-42	4,50	33,4	30,0	24,5	34,1
109_C	APP x-20-31-42	7,50	34,5	31,1	25,6	35,2
109_D	APP x-20-31-42	10,50	34,7	31,3	25,8	35,4
110_B	APP x-20-31-42	4,50	25,7	22,3	16,8	26,4
110_C	APP x-20-31-42	7,50	27,6	24,2	18,6	28,2
110_D	APP x-20-31-42	10,50	28,8	25,4	19,8	29,5
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	18,4	15,0	9,6	19,1
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	22,4	18,9	13,6	23,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	28,1	24,7	19,1	28,7
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	31,0	27,6	22,0	31,7
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	19,4	15,9	10,5	20,0
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	23,7	20,2	14,8	24,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	29,8	26,4	20,9	30,5
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	33,9	30,5	25,0	34,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	20,1	16,6	11,3	20,8
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	24,6	21,1	15,7	25,2
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	32,7	29,3	23,7	33,4
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	20,1	16,6	11,3	20,8
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,6	34,2	28,6	38,3
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	37,7	34,3	28,7	38,3
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	37,6	34,2	28,6	38,2
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	37,5	34,1	28,5	38,2
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	20,4	16,9	11,5	21,1
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	24,3	20,8	15,4	25,0
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	35,8	32,4	26,8	36,5
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	37,4	34,0	28,4	38,1
116_A	APP 43-51	13,50	38,1	34,7	29,1	38,7
116_B	APP 43-51	16,50	38,3	34,9	29,3	38,9
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	20,2	16,7	11,3	20,8
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	21,2	17,7	12,3	21,9
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	26,4	23,0	17,4	27,1
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	27,3	23,9	18,3	27,9
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,3	38,9	33,3	42,9
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,7	39,3	33,7	43,4
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,5	39,1	33,6	43,2
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	42,2	38,8	33,3	42,9
119_A	APP 59-61	19,50	36,1	32,7	27,2	36,8
119_B	APP 59-61	22,50	40,4	37,0	31,4	41,1
120_A	APP 60-62	19,50	26,2	22,8	17,3	26,9
120_B	APP 60-62	22,50	29,2	25,7	20,2	29,8
121_A	APP 43-51	13,50	37,9	34,5	28,9	38,6
121_B	APP 43-51	16,50	40,6	37,1	31,6	41,2
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	29,6	26,2	20,7	30,3
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	30,8	27,4	21,9	31,5
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	31,8	28,4	22,8	32,4
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	32,1	28,7	23,1	32,7
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,2	28,8	23,3	32,9
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,6	29,1	23,6	33,2
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	33,3	29,9	24,4	34,0
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	33,0	29,6	24,0	33,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	34,1	30,7	25,2	34,8
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	35,5	32,1	26,6	36,2
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	35,8	32,4	26,8	36,4
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	36,0	32,6	27,0	36,6
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,3	36,9
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	36,4	33,0	27,4	37,1
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	34,1	30,7	25,2	34,8
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	35,6	32,2	26,7	36,3
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	35,9	32,5	26,9	36,6
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	36,1	32,7	27,1	36,8
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	36,3	32,9	27,4	37,0
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	36,5	33,1	27,5	37,2
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	36,7	33,3	27,7	37,4
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	36,8	33,3	27,8	37,4
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	36,7	33,3	27,7	37,3
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	36,8	33,4	27,8	37,5
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	37,0	33,6	28,1	37,7
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	34,4	31,0	25,4	35,0
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	35,9	32,5	26,9	36,6
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	36,2	32,8	27,3	36,9
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	36,4	33,0	27,4	37,0
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	36,6	33,2	27,6	37,3
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	36,5	33,1	27,6	37,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	37,0	33,6	28,0	37,7
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	37,2	33,8	28,3	37,9
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	34,4	31,0	25,4	35,1
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	35,1	31,7	26,1	35,7
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	36,0	32,6	27,0	36,6
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	36,2	32,8	27,2	36,9
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	36,3	32,9	27,4	37,0
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	36,5	33,1	27,6	37,2
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	36,6	33,2	27,6	37,3
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	34,9	31,5	25,9	35,5
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	35,8	32,4	26,9	36,5
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	36,3	32,8	27,3	36,9
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	36,5	33,1	27,5	37,1
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	36,7	33,3	27,8	37,4
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	36,8	33,4	27,8	37,4
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	32,8	29,4	23,8	33,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	33,9	30,5	24,9	34,5
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	35,0	31,6	26,0	35,7
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	35,7	32,3	26,7	36,3
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	35,9	32,5	26,9	36,6
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,2	36,9
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	36,3	32,9	27,4	37,0
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	33,8	30,4	24,8	34,4
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	34,8	31,4	25,8	35,4
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	35,1	31,7	26,1	35,7
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	35,2	31,8	26,3	35,9
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	35,5	32,1	26,5	36,1
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	35,8	32,4	26,8	36,4
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	32,8	29,4	23,9	33,5
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	35,3	31,9	26,4	36,0
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	36,4	33,0	27,4	37,0
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	36,7	33,3	27,7	37,3
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	36,7	33,4	27,8	37,4
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	36,8	33,4	27,8	37,5
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	37,0	33,5	28,0	37,6
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	32,9	29,5	24,0	33,6
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	33,7	30,3	24,8	34,4
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	34,2	30,8	25,2	34,9
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	34,6	31,2	25,6	35,2
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	34,9	31,5	25,9	35,5
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	34,7	31,3	25,8	35,4
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	32,2	28,8	23,2	32,9
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	32,5	29,1	23,6	33,2
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	33,2	29,8	24,3	33,9
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	33,8	30,4	24,9	34,5
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	34,2	30,8	25,2	34,9
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	34,4	31,0	25,4	35,1
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	34,6	31,2	25,6	35,2
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	32,1	28,7	23,1	32,8
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	32,9	29,5	24,0	33,6
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	33,6	30,2	24,7	34,3
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	34,4	31,0	25,5	35,1
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	34,9	31,5	25,9	35,6
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	34,8	31,4	25,9	35,5
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	31,9	28,5	22,9	32,5
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	31,9	28,5	23,0	32,6
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	32,7	29,3	23,7	33,3
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	33,4	30,0	24,5	34,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	34,2	30,8	25,2	34,8
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	34,8	31,4	25,9	35,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	34,8	31,4	25,8	35,5
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	32,2	28,8	23,2	32,9
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	32,9	29,5	24,0	33,6
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	33,6	30,2	24,6	34,3
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	34,3	30,9	25,3	34,9
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	34,8	31,4	25,8	35,5
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	35,1	31,6	26,1	35,7
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	35,2	31,8	26,2	35,9
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	35,7	32,3	26,7	36,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	35,3	31,9	26,4	36,0
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	35,5	32,1	26,6	36,2
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	34,7	31,3	25,7	35,3
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	32,1	28,7	23,2	32,8
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	32,7	29,3	23,8	33,4
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	33,3	29,9	24,4	34,0
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	34,1	30,6	25,1	34,7
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	34,6	31,2	25,6	35,3
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	35,0	31,6	26,0	35,6
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	35,5	32,1	26,5	36,1
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	35,8	32,4	26,9	36,5
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	35,5	32,1	26,6	36,2
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	35,5	32,1	26,6	36,2
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	35,7	32,3	26,7	36,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	30,4	27,0	21,5	31,1
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	30,8	27,4	21,8	31,4
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	31,3	27,9	22,4	32,0
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	32,0	28,6	23,1	32,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	33,1	29,7	24,2	33,8
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	33,7	30,3	24,8	34,4
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	34,4	31,0	25,4	35,1
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	30,3	26,9	21,3	30,9
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	33,5	30,1	24,6	34,2
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	33,7	30,3	24,7	34,4
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	33,9	30,5	25,0	34,6
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	34,2	30,8	25,2	34,8
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	34,3	30,8	25,3	34,9
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	36,9	33,5	27,9	37,6
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	36,8	33,4	27,8	37,4
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	37,2	33,8	28,2	37,8
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	37,0	33,5	28,0	37,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	30,4	27,0	21,5	31,1
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	30,8	27,4	21,8	31,4
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	31,5	28,1	22,5	32,1
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	32,1	28,6	23,1	32,7
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	32,3	28,9	23,4	33,0
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	32,6	29,1	23,6	33,2
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	33,2	29,8	24,2	33,8
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	34,2	30,8	25,3	34,9
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	35,0	31,6	26,1	35,7
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	35,4	32,0	26,5	36,1
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	35,6	32,2	26,6	36,2
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	35,7	32,4	26,8	36,4
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	34,7	31,3	25,8	35,4
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	35,4	32,0	26,4	36,0
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,8	32,4	26,9	36,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	36,0	32,6	27,0	36,6
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,2	36,8
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	36,4	33,0	27,4	37,1
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	36,1	32,7	27,2	36,8
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	36,5	33,1	27,5	37,2
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	36,8	33,4	27,8	37,4
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	36,9	33,5	27,9	37,5
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	37,1	33,7	28,1	37,8
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	37,6	34,2	28,7	38,3
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	36,0	32,6	27,0	36,6
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	37,5	34,1	28,5	38,2
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	37,8	34,4	28,8	38,4
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	37,7	34,3	28,7	38,3
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	37,8	34,4	28,8	38,4
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	38,2	34,8	29,2	38,8
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	38,7	35,3	29,7	39,4
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	39,0	35,6	30,0	39,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	38,8	35,4	29,8	39,4
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	39,0	35,6	30,1	39,7
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	39,5	36,1	30,5	40,2
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	31,1	27,7	22,2	31,8
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	33,3	29,9	24,4	34,0
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	35,6	32,2	26,6	36,2
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	39,2	35,8	30,2	39,8
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	40,5	37,1	31,6	41,2
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	35,7	32,3	26,7	36,3
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	39,3	35,9	30,3	39,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	39,8	36,4	30,9	40,5
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	40,3	36,9	31,3	40,9
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	41,3	37,9	32,4	42,0
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	42,1	38,7	33,1	42,8
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	30,0	26,6	21,1	30,7
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	41,7	38,3	32,7	42,4
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	42,1	38,7	33,1	42,7
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	42,2	38,8	33,3	42,9
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	42,4	39,0	33,4	43,1
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	42,4	39,0	33,4	43,1
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	42,0	38,6	33,0	42,6
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	42,2	38,8	33,3	42,9
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	42,4	39,0	33,4	43,0
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	42,4	39,0	33,4	43,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	42,2	38,8	33,2	42,9
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	42,2	38,8	33,2	42,8
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	41,1	37,7	32,2	41,8
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	41,4	38,0	32,4	42,0
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	41,5	38,1	32,6	42,2
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	41,5	38,1	32,6	42,2
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	41,4	38,0	32,4	42,0
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	41,2	37,8	32,2	41,8
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	38,4	35,0	29,4	39,1
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	40,0	36,6	31,0	40,7
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	40,4	37,0	31,4	41,1
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	40,6	37,2	31,6	41,2
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	40,6	37,2	31,6	41,3
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	40,5	37,1	31,5	41,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	41,1	37,7	32,1	41,8
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	41,7	38,3	32,7	42,3
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	41,7	38,3	32,8	42,4
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	46,4	43,0	37,4	47,1
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	46,5	43,1	37,6	47,2
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	46,3	42,9	37,3	46,9
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	46,5	43,1	37,5	47,2
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	46,6	43,2	37,6	47,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	46,3	42,9	37,3	47,0
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	46,8	43,4	37,9	47,5
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	46,5	43,1	37,5	47,2
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	46,0	42,6	37,0	46,7
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	47,5	44,1	38,5	48,1
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	47,0	43,6	38,0	47,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	46,3	42,9	37,3	47,0
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	50,9	47,5	42,0	51,6
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	50,5	47,1	41,5	51,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	50,0	46,6	41,0	50,6
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	52,0	48,6	43,0	52,6
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	51,5	48,1	42,5	52,2
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	50,9	47,5	41,9	51,5
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	52,9	49,5	43,9	53,6
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	52,8	49,4	43,9	53,5
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	52,3	48,9	43,3	52,9
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	48,8	45,5	39,9	49,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	49,4	46,0	40,4	50,0
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	49,2	45,8	40,2	49,8
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	34,4	31,0	25,5	35,1
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	35,9	32,5	26,9	36,6
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	36,7	33,3	27,7	37,3
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	30,9	27,5	21,9	31,5
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	31,7	28,2	22,7	32,3
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	33,4	30,0	24,5	34,1
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	30,4	27,0	21,4	31,0
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	31,0	27,6	22,0	31,6
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	33,5	30,1	24,5	34,2
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	33,5	30,1	24,6	34,2
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	34,5	31,1	25,6	35,2
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	36,3	32,9	27,3	37,0
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	32,9	29,5	23,9	33,5
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	34,4	31,0	25,4	35,0
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	35,4	32,0	26,5	36,1
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	32,1	28,8	23,2	32,8
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	33,5	30,1	24,5	34,1
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	34,2	30,8	25,2	34,8
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	43,1	39,7	34,1	43,8
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	41,3	37,9	32,3	41,9
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	28,3	24,9	19,4	29,0
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	26,4	22,9	17,4	27,0
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	26,6	23,2	17,7	27,3
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	26,4	23,0	17,5	27,1
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	40,8	37,4	31,8	41,4
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	42,5	39,1	33,6	43,2
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	47,0	43,6	38,0	47,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	47,0	43,6	38,0	47,7
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	47,1	43,7	38,1	47,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: kanaalweg - parallelweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	47,1	43,7	38,1	47,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	42,7	40,2	34,7	43,9
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	42,2	39,7	34,2	43,4
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	42,3	39,9	34,3	43,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	42,7	40,3	34,7	43,9
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	40,2	34,6	43,8
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,1	39,7	34,1	43,4
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,4	40,0	34,5	43,7
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	43,0	40,6	35,0	44,2
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	40,2	34,6	43,8
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,4	40,0	34,5	43,7
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	43,2	40,8	35,2	44,5
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	43,9	41,4	35,9	45,1
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	40,1	37,6	32,2	41,3
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	41,9	39,5	34,0	43,2
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	43,0	40,5	35,0	44,2
104_A	APP 43-51	13,50	44,0	41,6	36,1	45,3
104_B	APP 43-51	16,50	44,2	41,8	36,3	45,5
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	40,2	37,7	32,3	41,4
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	42,1	39,7	34,1	43,3
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	44,1	41,7	36,2	45,4
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	44,3	41,9	36,3	45,5
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	44,4	41,9	36,4	45,6
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	44,8	42,4	36,9	46,1
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	37,8	35,2	29,9	39,0
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	39,2	36,7	31,3	40,5
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	41,2	38,7	33,3	42,5
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	42,5	40,0	34,6	43,8
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	38,2	35,7	30,4	39,5
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	39,6	37,1	31,7	40,8
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	40,8	38,4	33,0	42,1
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	42,1	39,6	34,2	43,4
109_B	APP x-20-31-42	4,50	39,0	36,5	31,2	40,3
109_C	APP x-20-31-42	7,50	40,3	37,8	32,5	41,6
109_D	APP x-20-31-42	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8
110_B	APP x-20-31-42	4,50	38,1	35,6	30,3	39,4
110_C	APP x-20-31-42	7,50	38,7	36,1	30,9	40,0
110_D	APP x-20-31-42	10,50	38,0	35,5	30,2	39,3
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	24,5	22,0	16,6	25,8
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	24,2	21,7	16,3	25,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	16,0	13,4	8,2	17,3
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	10,1	7,4	2,4	11,4
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	25,4	22,9	17,6	26,7
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	25,1	22,6	17,3	26,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	16,7	14,1	8,9	18,0
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	7,3	4,8	-0,6	8,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,5	24,0	18,7	27,8
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	27,7	25,1	19,9	29,0
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	17,2	14,6	9,3	18,4
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,5	24,0	18,7	27,8
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	11,6	9,0	3,7	12,8
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	12,8	10,2	4,9	14,0
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	13,3	10,7	5,4	14,5
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	--	--	--	--
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	26,6	24,1	18,8	27,9
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	27,4	24,8	19,6	28,7
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	21,8	19,3	14,0	23,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	20,9	18,3	13,0	22,2
116_A	APP 43-51	13,50	7,5	4,8	0,0	8,9
116_B	APP 43-51	16,50	9,2	6,5	1,7	10,6
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	27,6	25,1	19,8	28,9
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	27,3	24,7	19,4	28,5
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	25,4	22,8	17,6	26,7
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	27,4	24,8	19,5	28,7
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	23,2	20,6	15,3	24,5
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	21,4	18,8	13,6	22,7
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	17,4	14,8	9,7	18,7
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	14,5	12,0	6,6	15,8
119_A	APP 59-61	19,50	43,6	41,1	35,6	44,8
119_B	APP 59-61	22,50	43,6	41,1	35,6	44,8
120_A	APP 60-62	19,50	36,4	33,9	28,7	37,7
120_B	APP 60-62	22,50	38,2	35,6	30,3	39,4
121_A	APP 43-51	13,50	43,3	40,8	35,3	44,5
121_B	APP 43-51	16,50	43,3	40,9	35,4	44,6
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	29,3	26,8	21,3	30,5
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	30,3	27,8	22,4	31,6
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	31,4	28,9	23,5	32,6
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	32,4	30,0	24,4	33,6
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,9	30,5	24,9	34,1
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,8	30,4	24,8	34,0
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	--	--	--	--
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	31,1	28,5	23,2	32,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	34,4	32,0	26,5	35,7
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	37,1	34,7	29,2	38,4
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	39,1	36,7	31,1	40,4
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	39,8	37,4	31,8	41,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	39,9	37,5	32,0	41,2
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	38,0	35,5	30,0	39,2
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	34,9	32,4	27,0	36,2
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	36,4	33,9	28,5	37,7
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	38,5	36,1	30,5	39,7
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	39,4	36,9	31,4	40,6
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	39,7	37,3	31,8	41,0
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	38,2	35,7	30,2	39,4
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	40,7	38,3	32,7	42,0
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	42,1	39,6	34,1	43,3
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	44,2	41,8	36,3	45,5
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	45,0	42,6	37,0	46,2
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	45,4	42,9	37,4	46,6
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	35,3	32,8	27,3	36,5
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	37,1	34,6	29,2	38,4
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	39,0	36,5	31,0	40,2
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	39,8	37,3	31,8	41,0
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	39,7	37,3	31,7	41,0
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	39,7	37,3	31,8	41,0
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	39,7	37,3	31,7	41,0
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	42,2	39,7	34,2	43,4
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	44,6	42,2	36,6	45,9
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	45,2	42,8	37,3	46,5
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	45,5	43,1	37,5	46,8
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	35,3	32,8	27,4	36,5
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	35,7	33,2	27,8	36,9
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	36,3	33,8	28,4	37,5
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	38,8	36,3	30,8	40,0
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	40,0	37,5	32,0	41,2
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	39,8	37,4	31,8	41,0
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	39,7	37,2	31,7	40,9
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	35,3	32,8	27,4	36,5
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	36,3	33,8	28,4	37,6
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	38,3	35,8	30,4	39,6
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	39,0	36,5	31,0	40,2
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	37,7	35,3	29,8	39,0
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	38,5	36,0	30,5	39,7
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	29,7	27,1	21,8	31,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	33,0	30,6	25,1	34,3
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	34,2	31,7	26,3	35,5
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	36,4	34,0	28,5	37,7
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	37,6	35,1	29,6	38,8
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	37,4	35,0	29,5	38,7
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	39,2	36,7	31,3	40,4
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,1	33,2
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	32,6	30,2	24,7	33,9
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	34,4	31,9	26,5	35,7
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	36,0	33,5	28,1	37,3
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	37,6	35,1	29,7	38,9
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	40,7	38,2	32,8	41,9
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	39,8	37,3	31,8	41,0
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	40,1	37,7	32,2	41,4
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	42,0	39,5	34,0	43,2
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	43,4	40,9	35,4	44,6
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	45,0	42,5	37,1	46,2
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	47,1	44,7	39,2	48,4
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	40,5	38,0	32,5	41,7
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	40,7	38,3	32,8	42,0
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	42,3	39,8	34,4	43,5
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	43,2	40,7	35,3	44,5
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	44,6	42,1	36,7	45,8
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	40,9	38,4	33,0	42,2
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	41,3	38,9	33,5	42,6
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	41,0	38,5	33,1	42,2
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	41,6	39,1	33,7	42,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	42,1	39,6	34,2	43,4
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	42,9	40,4	35,0	44,2
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	36,0	45,1
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,1	42,2
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	41,5	39,0	33,6	42,7
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	42,1	39,6	34,2	43,4
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	43,2	40,8	35,3	44,5
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	36,0	45,2
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,4	38,0	32,5	41,7
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	41,0	38,5	33,1	42,3
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	42,1	39,7	34,2	43,4
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	43,4	40,9	35,5	44,6
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	44,0	41,5	36,1	45,3
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	40,2	37,8	32,3	41,5
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	41,4	38,9	33,4	42,6
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,1	43,2
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	42,9	40,5	35,0	44,2
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	43,5	41,1	35,6	44,8
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	44,2	41,8	36,3	45,5
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	45,3	42,9	37,4	46,6
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	46,0	43,5	38,0	47,2
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	46,8	44,4	38,9	48,1
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	46,7	44,3	38,8	48,0
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	40,8	38,4	32,9	42,1
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	41,4	38,9	33,5	42,7
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	41,7	39,2	33,8	42,9
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	42,3	39,8	34,4	43,6
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	43,2	40,8	35,3	44,5
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	43,6	41,1	35,7	44,9
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	44,2	41,7	36,3	45,4
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	45,2	42,7	37,3	46,4
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	45,8	43,4	37,9	47,1
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	46,7	44,2	38,8	47,9
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	46,6	44,2	38,7	47,9
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	40,2	37,7	32,3	41,5
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	41,0	38,5	33,1	42,3
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	41,5	39,0	33,6	42,8
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	41,6	39,1	33,7	42,9
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,1	43,2
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	42,6	40,2	34,7	43,9
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	43,2	40,7	35,3	44,5
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	--	--	--	--
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	--	--	--	--
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	--	--	--	--
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	--	--	--	--
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	--	--	--	--
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	44,1	41,6	36,2	45,3
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	47,1	44,7	39,2	48,4
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	48,5	46,0	40,5	49,7
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	49,3	46,8	41,3	50,5
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	49,3	46,9	41,4	50,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	38,0	35,6	30,1	39,3
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	37,9	35,4	30,0	39,2
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	38,2	35,8	30,3	39,5
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	39,0	36,5	31,1	40,3
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	39,8	37,3	31,9	41,1
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	40,6	38,1	32,7	41,9
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	26,9	24,4	19,1	28,2
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	31,3	28,8	23,3	32,5
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	32,0	29,5	24,0	33,2
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	33,6	31,2	25,7	34,9
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	35,1	32,7	27,1	36,4
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	35,8	33,3	27,8	37,0
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	32,0	29,6	24,0	33,2
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	32,8	30,4	24,9	34,1
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	33,9	31,5	26,0	35,2
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	35,4	33,0	27,4	36,6
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	36,1	33,7	28,1	37,4
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	36,8	34,3	28,8	38,0
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	33,6	31,1	25,6	34,8
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	33,8	31,4	25,9	35,1
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	34,9	32,4	26,9	36,1
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	36,3	33,8	28,3	37,5
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	36,0	33,6	28,1	37,3
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	36,8	34,4	28,8	38,1
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	33,5	31,0	25,5	34,7
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	34,4	32,0	26,5	35,7
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	34,5	32,0	26,5	35,7
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	35,2	32,8	27,2	36,5
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	36,4	34,0	28,5	37,7
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	34,9	32,5	27,0	36,2
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	35,9	33,4	27,9	37,1
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	33,4	30,9	25,4	34,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	34,6	32,1	26,6	35,8
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	35,8	33,4	27,9	37,1
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	32,7	30,3	24,7	33,9
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	39,3	36,9	31,4	40,6
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	39,9	37,5	32,0	41,2
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	46,7	44,3	38,8	48,0
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	48,6	46,2	40,6	49,9
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	48,6	46,2	40,7	49,9
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	47,6	45,2	39,6	48,9
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	45,6	43,2	37,7	46,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	46,9	44,5	39,0	48,2
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	49,7	47,3	41,8	51,0
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	50,9	48,5	43,0	52,2
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	51,3	48,8	43,3	52,5
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	41,8	39,3	33,9	43,0
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	46,2	43,8	38,3	47,5
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	47,4	44,9	39,4	48,6
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	49,4	47,0	41,4	50,6
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	50,4	48,0	42,4	51,6
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	50,8	48,3	42,8	52,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	45,5	43,1	37,6	46,8
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	46,6	44,2	38,7	47,9
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	48,6	46,2	40,7	49,9
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	49,7	47,3	41,8	51,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	50,3	47,8	42,3	51,5
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	50,6	48,1	42,6	51,8
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	44,6	42,2	36,6	45,8
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	45,7	43,3	37,8	47,0
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	47,6	45,1	39,6	48,8
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	48,5	46,1	40,6	49,8
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	49,1	46,7	41,2	50,4
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	49,7	47,3	41,8	51,0
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	43,7	41,2	35,7	44,9
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	44,3	41,8	36,3	45,5
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	45,3	42,8	37,3	46,5
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	46,9	44,4	38,9	48,1
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	47,7	45,2	39,7	48,9
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	48,5	46,1	40,5	49,8
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	37,7	35,3	29,8	39,0
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	38,2	35,8	30,3	39,5
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	31,1	28,7	23,2	32,4
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	46,8	44,4	38,9	48,1
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	47,1	44,7	39,2	48,4
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	47,7	45,3	39,7	49,0
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	47,2	44,8	39,3	48,5
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	47,6	45,2	39,7	48,9
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	48,3	45,8	40,3	49,5
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	48,4	46,0	40,5	49,7
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	49,0	46,6	41,1	50,3
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	49,3	46,9	41,4	50,6
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	48,9	46,5	40,9	50,2
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	49,5	47,0	41,5	50,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	49,8	47,4	41,9	51,1
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	51,3	48,9	43,3	52,5
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	51,9	49,5	44,0	53,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	52,3	49,8	44,3	53,5
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	51,6	49,2	43,6	52,9
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	52,2	49,8	44,2	53,4
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	52,5	50,1	44,6	53,8
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	51,0	48,6	43,0	52,2
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	51,8	49,4	43,9	53,1
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	52,4	49,9	44,4	53,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	49,9	47,5	41,9	51,2
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	50,9	48,5	43,0	52,2
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	51,5	49,0	43,5	52,7
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	39,0	36,5	31,0	40,2
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	39,9	37,5	32,0	41,2
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	34,6	32,1	26,7	35,8
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	35,9	33,5	28,1	37,2
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	37,5	35,0	29,6	38,7
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	31,8	29,3	24,1	33,2
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	31,6	29,0	23,8	32,8
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	35,0	32,5	27,1	36,3
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	38,4	35,9	30,5	39,6
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	40,2	37,6	32,2	41,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	46,2	43,8	38,2	47,5
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	41,4	38,9	33,4	42,6
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	42,8	40,3	34,8	44,0
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	37,0	34,5	29,0	38,2
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	37,9	35,4	29,9	39,1
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	39,9	37,4	31,9	41,1
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	32,2	29,8	24,3	33,5
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	35,5	33,0	27,5	36,7
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	33,5	31,0	25,5	34,7
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	28,6	26,0	20,7	29,8
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	28,1	25,6	20,3	29,4
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	28,4	25,8	20,5	29,6
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	41,8	39,4	33,9	43,1
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	44,9	42,5	36,9	46,1
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	45,3	42,8	37,3	46,5
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	45,1	42,7	37,1	46,4
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,7	42,3	36,7	46,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai 2-2015
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,5	42,1	36,6	45,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4: Resultaten industrielawaai

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	37,81	37,81	37,17	47,17
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	39,23	39,23	38,67	48,67
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	40,37	40,37	39,80	49,80
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	42,19	42,19	41,49	51,49
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	35,03	35,03	34,25	44,25
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	35,94	35,94	35,14	45,14
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	37,16	37,16	36,30	46,30
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	39,81	39,81	38,84	48,84
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	36,22	36,22	34,01	44,01
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	36,69	36,69	34,53	44,53
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	36,41	36,41	35,42	45,42
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	39,11	39,11	38,11	48,11
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	36,68	36,68	34,51	44,51
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	37,38	37,38	35,35	45,35
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	37,15	37,15	36,33	46,33
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	38,66	38,66	37,95	47,95
104_A	APP 43-51	13,50	38,48	38,48	37,43	47,43
104_B	APP 43-51	16,50	41,09	41,09	39,89	49,89
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,72	37,72	36,02	46,02
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	38,08	38,08	36,41	46,41
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	35,89	35,89	34,77	44,77
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,72	37,72	36,02	46,02
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,84	37,84	36,20	46,20
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	38,68	38,68	37,06	47,06
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	39,86	39,86	38,20	48,20
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	42,21	42,21	40,50	50,50
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	37,84	37,84	36,93	46,93
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	37,11	37,11	35,70	45,70
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,13	36,13	33,59	43,59
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,32	37,32	34,65	44,65
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	35,59	35,59	34,64	44,64
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	33,58	33,58	31,42	41,42
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	34,57	34,57	32,35	42,35
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	35,71	35,71	33,33	43,33
109_B	APP x-20-31-42	4,50	32,67	32,67	30,34	40,34
109_C	APP x-20-31-42	7,50	33,56	33,56	31,16	41,16
109_D	APP x-20-31-42	10,50	34,59	34,59	32,03	42,03
110_B	APP x-20-31-42	4,50	46,32	46,32	43,29	53,29
110_C	APP x-20-31-42	7,50	46,93	46,93	43,92	53,92
110_D	APP x-20-31-42	10,50	47,43	47,43	44,44	54,44
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	48,83	48,83	45,05	55,05
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	49,73	49,73	46,33	56,33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	51,58	51,58	49,20	59,20
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	52,59	52,59	50,44	60,44
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	50,13	50,13	47,71	57,71
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	51,19	51,19	49,08	59,08
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	52,92	52,92	51,28	61,28
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	53,77	53,77	52,21	62,21
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	48,01	48,01	46,07	56,07
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	48,99	48,99	47,27	57,27
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	50,71	50,71	49,38	59,38
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	48,01	48,01	46,07	56,07
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	54,16	54,16	52,88	62,88
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	54,69	54,69	53,36	63,36
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	52,30	52,30	50,91	60,91
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	52,77	52,77	51,36	61,36
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	47,84	47,84	45,92	55,92
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	48,65	48,65	46,92	56,92
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	50,24	50,24	49,21	59,21
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	51,32	51,32	50,41	60,41
116_A	APP 43-51	13,50	50,99	50,99	49,94	59,94
116_B	APP 43-51	16,50	51,29	51,29	50,20	60,20
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	48,38	48,38	46,33	56,33
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	50,13	50,13	48,51	58,51
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	51,09	51,09	50,18	60,18
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	52,15	52,15	51,13	61,13
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	47,38	47,38	46,06	56,06
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	48,40	48,40	47,27	57,27
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	49,98	49,98	49,15	59,15
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	50,50	50,50	49,71	59,71
119_A	APP 59-61	19,50	44,84	44,84	44,32	54,32
119_B	APP 59-61	22,50	46,56	46,56	45,96	55,96
120_A	APP 60-62	19,50	48,80	48,80	44,74	54,74
120_B	APP 60-62	22,50	49,98	49,98	46,70	56,70
121_A	APP 43-51	13,50	43,60	43,60	43,16	53,16
121_B	APP 43-51	16,50	45,03	45,03	44,46	54,46
150_A	dak blok A	0,10	48,63	48,63	45,38	55,38
151_A	dak blok A	0,10	49,63	49,63	46,57	56,57
152_A	dak blok A	0,10	50,19	50,19	47,70	57,70
153_A	dak blok A	0,10	51,20	51,20	49,39	59,39
154_A	dak blok A	0,10	48,38	48,38	47,91	57,91
155_A	dak blok A	0,10	46,77	46,77	46,27	56,27
156_A	dak blok A	0,10	47,38	47,38	46,33	56,33
157_A	dak blok A	0,10	48,45	48,45	47,19	57,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
158_A	Blok A A3.41, slaapkamer	10,50	41,23	41,23	40,45	50,45
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	36,41	36,41	34,05	44,05
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	39,51	39,51	37,22	47,22
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	41,02	41,02	38,53	48,53
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	42,32	42,32	39,71	49,71
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	44,90	44,90	41,69	51,69
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	45,88	45,88	43,06	53,06
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	46,30	46,30	43,52	53,52
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	37,89	37,89	35,29	45,29
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	39,64	39,64	36,82	46,82
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	41,02	41,02	38,25	48,25
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	43,65	43,65	40,26	50,26
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	45,43	45,43	42,42	52,42
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	45,81	45,81	42,91	52,91
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	46,00	46,00	43,13	53,13
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	44,62	44,62	41,25	51,25
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	46,55	46,55	43,55	53,55
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	46,90	46,90	44,01	54,01
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	47,20	47,20	44,37	54,37
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	47,46	47,46	44,66	54,66
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	47,68	47,68	44,89	54,89
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	45,32	45,32	42,60	52,60
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	45,64	45,64	43,04	53,04
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	45,96	45,96	43,44	53,44
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	46,18	46,18	43,75	53,75
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	46,39	46,39	44,05	54,05
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	45,64	45,64	42,75	52,75
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	45,95	45,95	43,15	53,15
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	46,21	46,21	43,46	53,46
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	46,46	46,46	43,76	53,76
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	46,65	46,65	43,95	53,95
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	46,82	46,82	44,14	54,14
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	44,44	44,44	41,81	51,81
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	44,66	44,66	42,10	52,10
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	44,99	44,99	42,55	52,55
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	45,23	45,23	42,88	52,88
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	45,43	45,43	43,17	53,17
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	42,30	42,30	39,56	49,56
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	42,52	42,52	39,83	49,83
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	42,73	42,73	40,07	50,07
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	42,99	42,99	40,40	50,40
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	43,15	43,15	40,57	50,57

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	43,30	43,30	40,72	50,72
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	43,37	43,37	40,81	50,81
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	42,00	42,00	39,45	49,45
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	42,15	42,15	39,61	49,61
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	42,34	42,34	39,83	49,83
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	42,46	42,46	39,94	49,94
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	42,58	42,58	40,07	50,07
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	42,70	42,70	40,20	50,20
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	41,28	41,28	38,73	48,73
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	41,50	41,50	39,02	49,02
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	41,51	41,51	39,05	49,05
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	41,64	41,64	39,19	49,19
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	41,74	41,74	39,28	49,28
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	41,84	41,84	39,39	49,39
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	41,90	41,90	39,45	49,45
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	41,06	41,06	38,63	48,63
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	41,19	41,19	38,78	48,78
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	41,07	41,07	38,67	48,67
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	41,15	41,15	38,73	48,73
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	41,24	41,24	38,82	48,82
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	41,32	41,32	38,92	48,92
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	34,43	34,43	32,18	42,18
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	34,54	34,54	32,62	42,62
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	34,89	34,89	32,88	42,88
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	35,24	35,24	33,03	43,03
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	29,14	29,14	27,48	37,48
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	29,90	29,90	28,14	38,14
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	31,66	31,66	29,51	39,51
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	34,09	34,09	32,21	42,21
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	34,45	34,45	32,48	42,48
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	28,94	28,94	28,09	38,09
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	27,68	27,68	26,47	36,47
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	28,33	28,33	27,23	37,23
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	29,80	29,80	28,90	38,90
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	33,61	33,61	31,71	41,71
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	33,97	33,97	32,09	42,09
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	34,25	34,25	32,23	42,23
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	28,93	28,93	28,08	38,08
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	27,78	27,78	26,58	36,58
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	28,55	28,55	27,50	37,50
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	28,81	28,81	27,63	37,63
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	33,88	33,88	31,95	41,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	34,17	34,17	32,06	42,06
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	27,53	27,53	26,16	36,16
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	27,72	27,72	26,35	36,35
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	27,96	27,96	26,55	36,55
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	28,06	28,06	26,41	36,41
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	33,51	33,51	31,60	41,60
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	33,78	33,78	31,77	41,77
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	28,95	28,95	27,81	37,81
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	27,94	27,94	26,37	36,37
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	28,17	28,17	26,61	36,61
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	28,47	28,47	26,90	36,90
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	28,66	28,66	26,92	36,92
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	33,94	33,94	31,88	41,88
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	29,84	29,84	28,55	38,55
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	29,09	29,09	27,42	37,42
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	29,37	29,37	27,73	37,73
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	29,58	29,58	27,95	37,95
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	29,58	29,58	27,80	37,80
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	29,92	29,92	28,22	38,22
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	30,26	30,26	28,50	38,50
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	30,96	30,96	29,20	39,20
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	32,13	32,13	30,21	40,21
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	35,35	35,35	33,01	43,01
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	31,17	31,17	29,69	39,69
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	31,37	31,37	29,58	39,58
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	32,16	32,16	30,04	40,04
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	32,94	32,94	30,90	40,90
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	33,71	33,71	31,53	41,53
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	35,16	35,16	32,60	42,60
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	34,89	34,89	32,34	42,34
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	35,14	35,14	32,61	42,61
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	35,46	35,46	32,98	42,98
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	36,04	36,04	33,64	43,64
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	37,48	37,48	35,15	45,15
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	36,98	36,98	34,91	44,91
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	35,97	35,97	34,05	44,05
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	36,14	36,14	34,09	44,09
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	36,52	36,52	34,44	44,44
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	36,92	36,92	34,77	44,77
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	37,61	37,61	35,36	45,36
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	39,22	39,22	36,75	46,75
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	45,29	45,29	42,52	52,52

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	45,78	45,78	43,20	53,20
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	46,00	46,00	43,48	53,48
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	46,24	46,24	43,83	53,83
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	46,37	46,37	43,98	53,98
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	30,68	30,68	29,54	39,54
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	31,00	31,00	29,79	39,79
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	31,68	31,68	30,40	40,40
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	32,67	32,67	31,05	41,05
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	35,04	35,04	32,98	42,98
250_A	dak blok B	0,10	45,43	45,43	42,41	52,41
251_A	dak blok B	0,10	41,65	41,65	38,95	48,95
252_A	dak blok B	0,10	41,65	41,65	38,47	48,47
253_A	dak blok B	0,10	34,48	34,48	32,88	42,88
254_A	dak blok B	0,10	39,88	39,88	38,84	48,84
255_A	dak blok B	0,10	41,09	41,09	38,56	48,56
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	41,84	41,84	38,25	48,25
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	41,98	41,98	38,47	48,47
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	42,09	42,09	38,61	48,61
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	42,20	42,20	38,76	48,76
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	41,83	41,83	38,56	48,56
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	42,06	42,06	38,97	48,97
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	42,84	42,84	40,36	50,36
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	43,00	43,00	40,57	50,57
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	43,10	43,10	40,69	50,69
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	43,21	43,21	40,81	50,81
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	42,39	42,39	40,83	50,83
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	41,19	41,19	38,93	48,93
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	45,11	45,11	42,33	52,33
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	44,73	44,73	42,42	52,42
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	44,84	44,84	42,54	52,54
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	44,31	44,31	41,52	51,52
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	44,39	44,39	41,62	51,62
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	44,48	44,48	41,72	51,72
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	44,67	44,67	42,52	52,52
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	44,79	44,79	42,67	52,67
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	44,35	44,35	41,85	51,85
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	44,44	44,44	41,95	51,95
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	44,52	44,52	42,04	52,04
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	42,77	42,77	40,20	50,20
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	42,04	42,04	40,65	50,65
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	42,18	42,18	40,82	50,82
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	41,53	41,53	39,86	49,86

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	41,68	41,68	40,02	50,02
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	41,78	41,78	40,14	50,14
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	41,86	41,86	40,23	50,23
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	1,50	41,07	41,07	39,36	49,36
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	41,18	41,18	39,49	49,49
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	41,31	41,31	39,64	49,64
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	41,45	41,45	39,81	49,81
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	41,55	41,55	39,92	49,92
305_F	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	41,63	41,63	40,00	50,00
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	33,15	33,15	31,94	41,94
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	33,38	33,38	32,18	42,18
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	33,61	33,61	32,41	42,41
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	33,98	33,98	32,77	42,77
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	35,18	35,18	33,92	43,92
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	36,74	36,74	34,89	44,89
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	26,05	26,05	24,36	34,36
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	26,57	26,57	24,93	34,93
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	27,17	27,17	25,54	35,54
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	28,07	28,07	26,38	36,38
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	30,44	30,44	28,62	38,62
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	39,62	39,62	36,53	46,53
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	30,30	30,30	23,86	35,30
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	26,20	26,20	23,87	33,87
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	26,97	26,97	24,62	34,62
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	28,00	28,00	25,44	35,44
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	30,98	30,98	28,28	38,28
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	31,38	31,38	26,74	36,74
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	32,04	32,04	26,69	37,04
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	32,64	32,64	27,74	37,74
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	29,88	29,88	28,30	38,30
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	30,07	30,07	27,58	37,58
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	31,97	31,97	29,14	39,14
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	34,27	34,27	32,40	42,40
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	34,44	34,44	32,32	42,32
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,04	35,04	32,71	42,71
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	29,64	29,64	28,65	38,65
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	29,66	29,66	27,94	37,94
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	31,10	31,10	29,02	39,02
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	35,86	35,86	34,13	44,13
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	35,12	35,12	32,69	42,69
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	35,37	35,37	32,90	42,90
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	35,66	35,66	32,95	42,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	30,66	30,66	29,50	39,50
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	31,38	31,38	29,57	39,57
350_A	dak blok D	0,10	39,37	39,37	36,90	46,90
351_A	dak blok D	0,10	40,38	40,38	37,10	47,10
352_A	dak blok D	0,10	39,87	39,87	38,05	48,05
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	39,27	39,27	36,89	46,89
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	40,10	40,10	38,04	48,04
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	40,22	40,22	38,18	48,18
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	33,65	33,65	32,33	42,33
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	33,33	33,33	31,84	41,84
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	33,71	33,71	32,23	42,23
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	31,96	31,96	30,98	40,98
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	31,51	31,51	30,37	40,37
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	32,05	32,05	30,91	40,91
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	30,06	30,06	28,98	38,98
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	30,70	30,70	29,60	39,60
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	32,51	32,51	31,32	41,32
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	29,04	29,04	27,96	37,96
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	29,81	29,81	28,73	38,73
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	31,79	31,79	30,62	40,62
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	27,39	27,39	26,23	36,23
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	28,05	28,05	26,81	36,81
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	30,30	30,30	28,99	38,99
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	25,44	25,44	24,05	34,05
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	25,90	25,90	24,37	34,37
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	28,68	28,68	26,93	36,93
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	31,40	31,40	30,92	40,92
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	25,94	25,94	23,77	33,77
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	26,46	26,46	24,01	34,01
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	27,84	27,84	23,03	33,03
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	29,96	29,96	26,52	36,52
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	30,87	30,87	27,39	37,39
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	34,69	34,69	28,30	39,69
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	30,25	30,25	28,20	38,20
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	31,42	31,42	29,19	39,19
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	35,53	35,53	33,76	43,76
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	34,98	34,98	32,45	42,45
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	34,25	34,25	33,27	43,27
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	38,14	38,14	37,23	47,23
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	38,42	38,42	37,44	47,44
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	38,82	38,82	37,64	47,64
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	37,39	37,39	36,70	46,70

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	37,64	37,64	36,91	46,91
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	37,95	37,95	37,10	47,10
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	38,03	38,03	37,13	47,13
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	38,21	38,21	37,30	47,30
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	38,43	38,43	37,51	47,51
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	40,66	40,66	38,96	48,96
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	40,81	40,81	39,15	49,15
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	40,94	40,94	39,31	49,31
450_A	dak blok E	0,10	40,08	40,08	38,33	48,33
451_A	dak blok E	0,10	39,29	39,29	37,40	47,40
452_A	dak blok E	0,10	36,35	36,35	34,78	44,78
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	42,53	42,53	41,30	51,30
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	41,87	41,87	39,84	49,84
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	43,30	43,30	40,55	50,55
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	43,25	43,25	40,73	50,73
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	43,37	43,37	41,13	51,13
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	43,14	43,14	40,90	50,90
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	39,23	39,23	37,12	47,12
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	39,03	39,03	37,01	47,01
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	36,37	36,37	34,82	44,82
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	34,87	34,87	33,57	43,57
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	36,03	36,03	34,47	44,47
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	37,15	37,15	35,65	45,65
550_A	dak blok C	0,10	43,66	43,66	41,68	51,68
551_A	dak blok C	0,10	42,67	42,67	40,19	50,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	47,2	33,4	46,1	36,4	32,6	29,4	28,5	25,2	29,2	5,2
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	48,7	34,5	47,5	38,3	33,8	33,4	31,1	26,9	29,4	5,4
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	49,8	36,1	48,7	39,2	34,6	34,0	31,5	27,1	29,4	5,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	51,5	37,7	50,6	40,7	36,1	34,5	32,3	27,1	29,3	5,4
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	44,2	31,2	43,2	33,3	29,6	26,5	26,5	22,8	22,2	2,5
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	45,1	32,2	44,1	34,1	29,8	28,2	27,1	23,1	22,4	2,7
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	46,3	33,6	45,4	34,7	30,6	27,7	27,0	22,7	22,4	2,7
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	48,8	35,6	48,0	37,4	33,3	29,3	28,7	23,6	22,5	2,8
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	44,0	30,1	42,6	33,4	32,3	28,1	29,0	25,7	22,4	2,5
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	44,5	31,2	43,2	33,7	32,4	28,1	29,0	25,6	22,4	2,6
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	45,4	32,7	44,6	33,1	27,9	27,3	26,7	22,7	21,8	2,2
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	48,1	35,0	47,4	36,2	31,5	28,6	28,2	23,2	21,9	2,3
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	44,5	30,3	42,7	34,6	34,6	29,3	30,9	27,5	21,0	2,9
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	45,4	31,5	43,8	35,1	34,7	29,7	30,9	27,5	20,8	2,8
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	46,3	33,2	45,3	34,8	32,6	29,4	29,6	25,8	19,9	2,5
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	48,0	35,1	47,0	36,3	33,8	30,6	30,0	25,9	20,2	2,7
104_A	APP 43-51	13,50	47,4	35,0	46,7	35,0	29,6	28,8	27,2	22,7	19,0	1,9
104_B	APP 43-51	16,50	49,9	36,9	49,2	37,6	32,7	29,8	28,8	23,2	19,3	2,0
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	46,0	29,6	44,5	35,7	35,2	30,4	32,6	29,1	24,1	3,5
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	46,4	30,5	44,9	36,0	35,3	31,0	32,7	29,1	24,3	3,9
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	44,8	31,7	43,5	33,6	32,2	30,0	29,8	25,9	20,0	2,8
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	46,0	29,6	44,5	35,7	35,2	30,4	32,6	29,1	24,1	3,5
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	46,2	34,0	45,4	33,4	28,4	29,2	27,7	23,2	19,4	2,7
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	47,1	34,9	46,3	34,2	29,2	29,4	27,8	23,3	19,7	2,9
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	48,2	36,0	47,5	35,3	30,3	29,1	27,8	23,5	20,1	3,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	50,5	37,9	49,8	37,9	33,1	29,6	29,0	23,5	20,4	3,3
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	46,9	28,7	45,8	35,8	33,7	31,1	33,3	29,7	26,0	4,5
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	45,7	29,6	44,4	34,7	33,0	30,4	31,9	28,3	24,1	4,2
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	43,6	30,8	42,6	31,1	26,5	29,2	27,9	23,6	18,9	3,1
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	44,7	31,9	43,8	32,1	27,5	29,1	27,8	23,2	18,8	2,9
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	44,6	27,5	43,5	33,3	30,9	29,0	31,0	27,2	23,5	3,1
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	41,4	28,4	40,4	29,0	24,5	27,0	26,9	22,7	17,9	2,4
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	42,3	29,5	41,3	29,8	25,3	28,3	27,3	22,9	18,2	2,5
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	43,3	30,6	42,4	30,8	26,2	28,2	27,3	22,5	18,0	2,2
109_B	APP x-20-31-42	4,50	40,3	27,5	39,3	27,9	23,5	25,4	25,7	21,5	16,6	1,1
109_C	APP x-20-31-42	7,50	41,2	28,5	40,1	28,7	24,3	26,7	26,1	21,7	16,8	1,2
109_D	APP x-20-31-42	10,50	42,0	29,6	41,1	29,6	25,1	26,5	26,1	21,3	16,5	0,7
110_B	APP x-20-31-42	4,50	53,3	34,4	51,0	43,8	42,0	42,3	43,1	38,2	30,1	17,5
110_C	APP x-20-31-42	7,50	53,9	35,8	51,6	44,3	42,5	43,6	43,6	38,5	30,6	18,9
110_D	APP x-20-31-42	10,50	54,4	37,2	52,2	44,7	42,8	43,9	43,8	38,6	30,7	18,9
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	55,1	40,1	53,8	44,1	42,4	38,1	40,5	37,1	35,6	17,4
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	56,3	40,7	55,0	45,9	43,7	40,8	41,9	37,9	36,1	18,0
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	59,2	42,0	56,8	49,1	46,1	49,4	49,5	44,6	38,6	24,9
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	60,4	43,1	58,6	50,3	46,7	49,5	49,5	44,6	38,9	24,9
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	57,7	42,9	56,5	46,3	43,8	40,8	43,5	40,1	39,0	20,3
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	59,1	43,6	57,7	48,5	46,7	43,4	45,4	42,0	40,0	21,7
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	61,3	44,9	59,2	51,0	48,5	50,5	50,4	45,8	41,6	26,4
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	62,2	45,9	60,4	51,9	48,9	50,8	50,6	46,0	42,0	26,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	56,1	41,6	55,0	44,4	41,3	38,9	41,5	38,1	36,9	18,3
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	57,3	42,5	56,2	46,0	42,7	41,2	42,6	38,9	37,6	19,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	59,4	43,8	57,7	48,5	45,0	48,1	47,8	43,3	39,3	23,7
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	56,1	41,6	55,0	44,4	41,3	38,9	41,5	38,1	36,9	18,3
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	62,9	47,0	61,3	52,1	48,7	50,8	50,8	46,6	43,1	27,0
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	63,4	47,7	61,8	52,5	49,5	50,8	51,0	46,8	43,7	27,3
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	60,9	45,2	59,4	50,0	47,2	48,1	48,6	44,6	41,9	25,2
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	61,4	45,9	59,9	50,4	47,5	48,0	48,8	44,9	42,6	25,7
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	55,9	40,9	54,4	45,8	42,7	40,5	43,2	39,9	38,7	19,7
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	56,9	41,7	55,5	46,4	44,4	41,7	43,3	39,8	37,6	19,3
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	59,2	43,0	56,9	48,9	46,1	49,1	49,1	45,0	40,3	24,7
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	60,4	44,0	58,6	50,0	46,6	49,2	49,1	44,9	40,4	24,7
116_A	APP 43-51	13,50	59,9	43,8	58,2	49,4	46,4	48,0	48,1	43,8	40,3	23,6
116_B	APP 43-51	16,50	60,2	44,4	58,6	49,5	46,6	47,8	48,0	43,9	40,8	23,9
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	56,3	41,5	54,9	45,4	43,1	40,7	43,6	40,4	38,9	20,0
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	58,5	43,3	57,2	47,7	45,3	42,9	44,8	41,4	39,6	21,1
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	60,2	42,9	57,6	50,4	47,6	50,5	50,4	46,3	41,1	25,8
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	61,1	43,9	59,0	51,2	48,0	50,6	50,4	46,2	41,1	25,7
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	56,1	40,3	54,3	44,8	43,6	40,6	42,6	39,8	44,5	21,9
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	57,3	41,0	55,3	46,7	44,4	44,2	45,4	42,4	44,9	24,1
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	59,2	42,2	56,8	48,9	46,0	48,7	48,5	44,8	45,3	25,5
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	59,7	43,0	57,6	49,4	46,2	48,7	48,5	44,6	45,1	25,3
119_A	APP 59-61	19,50	54,3	40,6	53,4	43,1	39,6	38,3	36,7	30,9	25,4	6,0
119_B	APP 59-61	22,50	56,0	42,0	55,0	44,7	40,9	39,6	38,8	33,5	28,3	10,3
120_A	APP 60-62	19,50	54,7	40,4	53,6	44,0	41,7	39,7	38,0	32,2	26,1	17,1
120_B	APP 60-62	22,50	56,7	41,9	55,3	46,0	43,2	43,8	43,2	37,9	29,8	19,4
121_A	APP 43-51	13,50	53,2	38,4	51,2	42,3	38,5	42,7	42,3	39,0	32,9	18,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
121_B	APP 43-51	16,50	54,5	39,8	53,1	43,7	39,4	41,2	40,5	37,3	32,0	16,3
150_A	dak blok A	0,10	55,4	40,0	53,9	44,8	43,7	39,6	41,8	38,6	36,5	18,3
151_A	dak blok A	0,10	56,6	41,3	55,2	45,8	44,5	40,4	42,9	39,7	37,9	19,8
152_A	dak blok A	0,10	57,7	42,6	56,3	46,7	45,1	41,4	44,0	40,9	39,3	21,2
153_A	dak blok A	0,10	59,4	44,5	58,1	48,1	46,1	42,8	45,7	42,6	41,4	23,4
154_A	dak blok A	0,10	57,9	43,0	56,6	46,8	44,6	41,8	44,3	41,1	39,7	21,2
155_A	dak blok A	0,10	56,3	40,7	54,7	45,7	43,7	42,3	43,6	40,1	38,1	19,4
156_A	dak blok A	0,10	56,3	41,1	54,9	45,7	43,7	41,1	43,0	39,5	37,6	18,9
157_A	dak blok A	0,10	57,2	41,7	55,7	46,6	44,6	42,6	44,0	40,5	38,5	19,9
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	44,0	30,7	43,3	32,0	27,2	25,0	24,9	20,0	14,8	-1,5
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	47,2	32,5	46,3	36,2	32,2	31,4	30,7	23,9	17,2	0,4
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	48,5	33,6	47,6	37,6	33,9	33,0	31,9	25,3	19,4	0,8
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	49,7	34,3	48,3	38,6	35,8	34,9	37,2	34,2	32,7	13,2
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	51,7	35,2	50,2	41,5	39,3	36,9	38,3	34,5	32,9	13,5
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	53,1	37,5	51,6	42,2	41,5	38,0	39,6	36,1	33,6	14,6
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	53,5	37,8	52,0	43,0	41,8	38,8	39,9	36,4	33,8	14,9
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	45,3	31,5	44,5	33,4	29,0	26,1	26,3	21,2	16,0	-1,2
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	46,8	32,5	45,9	35,4	32,0	29,0	30,0	24,8	20,8	0,9
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	48,2	33,1	46,7	36,6	34,1	32,3	37,0	34,2	32,9	13,4
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	50,3	34,2	48,5	40,6	38,2	35,2	37,8	34,4	33,1	13,7
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	52,4	37,3	51,1	41,2	39,6	36,2	39,0	36,2	33,8	14,7
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	52,9	37,7	51,4	42,4	41,5	37,2	39,5	36,3	34,0	15,0
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	53,1	38,0	51,6	42,6	41,6	37,7	39,6	36,4	34,1	15,2
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	51,3	32,7	49,5	41,6	39,3	36,5	39,3	35,9	34,5	14,7
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	53,6	34,4	52,5	42,3	40,0	36,9	39,5	36,2	34,7	15,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	54,0	36,5	52,7	42,8	41,3	37,9	41,1	37,9	35,4	16,0
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	54,4	36,8	52,9	43,4	43,2	38,7	41,2	38,1	35,6	16,2
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	54,7	37,0	53,2	44,2	43,3	39,0	41,3	38,2	35,8	16,5
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	54,9	37,3	53,4	44,4	43,5	39,6	41,5	38,3	35,9	16,7
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	52,6	37,4	51,0	42,1	41,1	38,1	39,1	35,8	33,5	14,2
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	53,0	37,6	51,3	42,5	41,4	41,0	40,2	36,4	33,8	14,7
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	53,5	37,7	51,5	42,8	41,8	42,7	41,1	37,0	34,3	16,1
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	53,7	37,8	51,7	43,1	42,0	43,5	41,9	37,7	34,5	16,5
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	54,0	38,0	51,9	43,5	42,2	43,8	42,7	38,8	34,8	17,2
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	52,8	35,0	51,6	41,5	39,2	36,0	38,7	35,3	33,8	13,7
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	53,2	35,7	51,8	42,0	40,5	36,9	40,3	37,1	34,5	14,7
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	53,5	35,9	52,0	42,4	41,9	37,8	40,4	37,2	34,7	15,0
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	53,8	36,1	52,3	43,4	42,6	38,1	40,5	37,4	34,8	15,2
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	54,0	36,4	52,5	43,5	42,7	38,4	40,7	37,5	35,0	15,4
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	54,1	36,6	52,6	43,7	42,8	38,8	40,8	37,6	35,1	15,6
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	51,8	36,7	50,2	41,3	40,4	37,0	38,4	35,1	32,7	13,1
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	52,1	36,8	50,4	41,6	40,6	39,0	38,9	35,3	32,8	13,3
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	52,6	36,9	50,7	42,0	40,9	41,8	39,7	35,8	33,1	14,4
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	52,9	37,0	50,8	42,2	41,3	43,1	40,7	36,1	33,2	14,5
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	53,2	37,1	51,0	42,5	41,5	44,0	41,3	36,6	33,4	14,9
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	49,6	34,6	48,4	38,3	36,1	32,7	35,4	31,9	30,3	9,8
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	49,8	34,8	48,4	38,6	37,2	33,5	37,0	33,8	31,0	10,9
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	50,1	35,0	48,6	38,9	38,1	34,3	37,1	33,9	31,2	11,1
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	50,4	35,2	48,8	40,0	39,2	34,6	37,2	34,0	31,3	11,3
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	50,6	35,5	49,0	40,1	39,3	34,8	37,3	34,1	31,5	11,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	50,7	35,7	49,1	40,2	39,5	35,0	37,4	34,2	31,6	11,7
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	50,8	35,7	49,3	40,3	39,5	35,3	37,4	34,2	31,6	11,7
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	49,5	34,2	48,0	38,4	37,4	33,7	36,4	33,2	30,4	9,9
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	49,6	34,4	48,0	39,0	38,6	33,9	36,5	33,3	30,5	10,1
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	49,8	34,6	48,2	39,4	38,7	34,2	36,6	33,4	30,6	10,3
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	49,9	34,9	48,4	39,5	38,8	34,2	36,7	33,5	30,7	10,5
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	50,1	35,0	48,5	39,6	38,9	34,4	36,8	33,6	30,9	10,6
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	50,2	35,1	48,6	39,8	38,9	34,7	36,9	33,7	30,9	10,7
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	48,7	33,4	47,3	37,7	36,8	32,9	35,7	32,5	29,5	8,6
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	49,0	33,6	47,5	38,3	38,1	33,2	35,9	32,6	29,6	8,8
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	49,1	33,8	47,4	38,8	38,1	33,4	35,9	32,7	29,7	9,0
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	49,2	34,0	47,6	38,9	38,1	33,7	36,0	32,7	29,9	9,2
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	49,3	34,2	47,7	38,9	38,2	33,6	36,1	32,8	30,0	9,3
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	49,4	34,3	47,8	39,0	38,2	33,8	36,1	32,9	30,1	9,5
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	49,5	34,4	47,9	39,1	38,3	34,0	36,2	32,9	30,1	9,5
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	48,6	33,1	47,0	38,4	37,7	32,7	35,5	32,2	29,1	7,9
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	48,8	33,3	47,2	38,5	37,8	32,9	35,6	32,3	29,2	8,1
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	48,7	33,6	47,0	38,4	37,8	32,9	35,5	32,2	29,2	8,3
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	48,7	33,7	47,1	38,4	37,7	33,0	35,5	32,3	29,3	8,4
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	48,8	33,8	47,2	38,5	37,7	33,2	35,6	32,3	29,4	8,5
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	48,9	33,9	47,3	38,6	37,8	33,4	35,6	32,4	29,5	8,6
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	42,2	24,2	40,5	32,2	31,9	26,8	29,2	25,7	21,2	-3,4
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	42,6	23,3	41,1	32,3	31,8	27,3	29,4	25,8	21,3	-3,2
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	42,9	23,6	41,4	32,6	32,0	27,6	29,4	25,8	21,4	-3,1
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	43,0	24,0	41,6	32,8	32,0	28,0	29,5	25,8	21,4	-3,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	37,5	24,5	36,4	25,9	22,0	24,1	21,0	15,9	10,7	-9,0
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	38,1	25,3	37,1	26,5	22,6	23,9	20,9	15,9	10,7	-8,9
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	39,5	27,1	38,6	27,8	24,4	22,7	20,2	14,8	9,7	-9,3
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	42,2	21,0	40,8	31,6	31,1	27,2	29,2	25,6	21,1	-3,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	42,5	22,0	41,0	32,0	31,8	27,6	29,3	25,7	21,1	-3,4
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	38,1	22,6	35,2	29,4	30,4	26,0	26,1	22,5	14,7	-7,0
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	36,5	23,2	35,3	24,7	20,5	23,9	20,7	15,7	10,4	-9,1
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	37,2	24,2	36,2	25,3	20,9	23,9	20,7	15,7	10,5	-9,1
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	38,9	26,4	38,1	26,2	21,3	22,5	20,0	14,8	9,7	-9,4
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	41,7	20,7	40,4	31,0	29,8	26,0	28,8	25,2	20,6	-4,1
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	42,1	21,5	40,6	31,5	31,4	27,0	29,0	25,3	20,7	-3,9
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	42,2	22,2	40,7	31,7	31,5	27,4	29,1	25,4	20,8	-3,7
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	38,1	22,7	35,2	29,5	30,1	25,9	26,0	22,3	14,6	-6,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	36,6	23,4	35,4	24,7	20,7	24,1	21,1	16,0	10,8	-8,4
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	37,5	24,2	36,5	25,5	21,1	24,2	21,1	16,1	10,8	-8,4
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	37,6	24,8	36,7	25,2	20,6	22,6	20,1	15,0	10,3	-8,8
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	42,0	22,1	40,5	31,4	31,2	26,9	28,8	25,1	20,3	-4,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	42,1	22,3	40,6	31,6	31,2	27,3	28,9	25,1	20,4	-3,9
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	36,2	22,6	34,9	24,5	20,8	24,3	21,5	16,4	11,2	-7,5
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	36,4	22,7	35,1	24,7	20,9	24,4	21,5	16,5	11,2	-7,5
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	36,6	23,0	35,3	24,9	21,0	24,5	21,6	16,5	11,3	-7,4
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	36,4	23,6	35,3	24,4	20,3	23,2	20,9	15,8	11,0	-7,6
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	41,6	21,9	40,1	31,1	31,0	26,4	28,5	24,8	20,0	-4,3
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	41,8	22,2	40,3	31,4	31,0	26,9	28,6	24,9	20,0	-4,0
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	37,8	22,5	35,0	29,1	29,8	25,5	25,9	22,1	14,5	-5,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	36,4	22,9	34,9	25,4	22,1	24,7	22,0	16,9	11,7	-6,5
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	36,6	23,1	35,2	25,7	22,5	24,8	22,0	17,0	11,8	-6,5
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	36,9	23,5	35,5	26,1	23,0	24,8	21,9	16,9	11,9	-6,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	36,9	24,1	35,6	26,1	23,0	23,8	21,4	16,4	11,7	-6,6
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	41,9	23,1	40,4	31,7	30,9	27,1	28,6	24,8	19,8	-3,4
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	38,6	23,5	36,0	30,0	29,8	26,1	26,1	22,3	15,0	-4,5
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	37,4	23,8	36,0	26,7	23,2	25,5	22,9	18,1	12,9	-4,9
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	37,7	24,1	36,4	26,9	23,5	25,4	22,4	17,7	12,8	-5,2
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	37,9	24,4	36,6	27,2	24,0	25,5	22,4	17,7	12,9	-5,2
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	37,8	24,6	36,5	27,1	24,1	24,9	22,1	17,4	12,8	-5,2
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	38,2	24,9	37,0	27,4	24,0	24,5	21,9	17,2	12,7	-5,3
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	38,5	25,4	37,3	27,7	24,2	24,5	21,8	16,9	12,7	-5,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	39,2	26,2	38,1	28,4	24,8	24,8	22,0	17,2	12,7	-5,3
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	40,2	27,2	39,2	29,2	25,5	24,9	21,8	17,0	12,7	-5,5
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	43,0	30,3	42,1	31,6	27,8	26,0	22,5	17,0	12,7	-5,6
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	39,7	25,0	37,8	30,1	29,8	25,4	25,8	22,1	15,0	-4,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	39,6	26,3	38,5	28,3	24,3	25,0	22,6	17,7	12,8	-4,8
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	40,0	26,9	39,0	28,7	24,9	25,8	22,8	17,7	12,8	-4,9
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	40,9	27,5	39,8	29,8	25,6	26,8	23,5	18,4	13,4	-4,2
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	41,5	28,3	40,5	30,2	26,2	26,8	23,5	18,4	13,5	-4,2
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	42,6	29,4	41,6	31,5	27,9	26,7	23,7	18,2	13,5	-4,2
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	42,3	29,2	41,3	31,3	28,0	26,3	24,0	18,1	13,4	-4,3
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	42,6	29,4	41,6	31,7	28,2	26,6	24,1	18,0	13,4	-4,3
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	43,0	29,9	42,0	32,0	28,5	27,3	24,1	18,0	13,4	-4,3
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	43,6	30,4	42,7	32,6	28,9	27,6	24,3	18,1	13,4	-4,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	45,2	31,7	44,2	34,0	30,2	28,5	25,2	18,4	13,5	-4,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	44,9	28,5	43,8	34,3	32,2	28,9	29,2	25,0	20,0	-1,3
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	44,1	28,9	42,8	33,7	31,6	28,8	27,8	23,3	16,9	-1,4
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	44,1	29,4	43,1	33,1	29,3	29,1	26,3	20,7	15,8	-1,5
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	44,4	29,9	43,5	33,4	29,7	29,8	26,3	20,5	15,6	-1,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	44,8	30,3	43,8	33,7	29,9	29,9	26,3	20,5	15,6	-1,7
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	45,4	30,9	44,4	34,2	30,4	30,1	26,7	20,6	15,7	-1,7
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	46,7	31,9	45,9	35,5	31,8	29,8	27,0	20,6	15,8	-1,7
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	52,5	37,2	50,9	42,1	41,1	38,5	39,1	35,7	33,2	14,0
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	53,2	37,6	51,4	42,7	41,5	41,1	41,0	37,1	34,0	16,3
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	53,5	37,7	51,6	42,9	41,7	42,5	41,4	37,5	34,2	16,3
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	53,8	37,8	51,8	43,3	42,0	43,0	42,0	38,4	34,5	17,0
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	54,0	37,9	52,0	43,4	42,0	43,3	42,6	38,5	34,5	17,0
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	39,5	27,5	38,6	27,2	23,1	24,2	22,0	17,4	12,9	-5,0
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	39,8	27,8	38,9	27,4	23,3	24,2	21,8	17,1	13,0	-5,0
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	40,4	28,4	39,5	28,2	24,1	24,3	22,0	17,4	13,0	-5,1
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	41,1	29,0	40,1	28,9	24,9	24,6	21,9	17,3	13,0	-5,1
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	43,0	30,6	42,1	31,1	27,3	26,6	22,2	17,3	13,0	-5,2
250_A	dak blok B	0,10	52,4	34,9	50,9	41,7	41,2	37,2	39,1	35,9	33,5	14,3
251_A	dak blok B	0,10	48,9	33,2	46,8	38,0	37,4	35,5	38,7	35,5	33,1	13,8
252_A	dak blok B	0,10	48,5	32,8	46,2	37,6	38,1	35,5	38,0	34,8	32,3	12,7
253_A	dak blok B	0,10	42,9	30,0	42,1	30,9	26,6	24,4	22,1	16,4	12,0	-6,7
254_A	dak blok B	0,10	48,9	32,5	47,7	37,6	34,8	32,8	34,8	31,3	29,6	8,2
255_A	dak blok B	0,10	48,6	31,5	47,0	38,3	37,7	32,9	35,4	32,2	29,2	8,2
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	48,3	28,1	46,8	38,2	37,7	32,0	34,6	31,1	27,3	6,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	48,5	28,3	47,0	38,4	37,9	32,4	34,8	31,4	27,5	6,3
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	48,6	28,6	47,1	38,5	38,0	32,6	34,9	31,5	27,6	6,5
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	48,8	28,9	47,3	38,6	38,1	32,9	35,0	31,5	27,7	6,6
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	48,6	29,4	47,1	38,4	37,8	32,8	34,7	31,3	27,6	6,7
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	49,0	30,5	47,5	38,8	38,1	33,1	34,9	31,4	27,7	6,8
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	50,4	32,9	48,8	39,8	39,6	34,5	37,4	34,1	31,0	9,7
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	50,6	33,0	49,0	40,3	39,7	34,7	37,5	34,2	31,2	9,9
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	50,7	33,2	49,1	40,4	39,8	35,0	37,6	34,3	31,3	10,1
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	50,8	33,5	49,2	40,5	39,9	35,3	37,7	34,4	31,4	10,2
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	50,8	33,6	49,3	40,5	39,7	35,6	37,7	34,4	31,4	10,1
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	48,9	33,7	47,3	38,5	37,7	34,1	35,6	32,3	29,3	8,4
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	52,3	33,1	50,6	42,4	42,1	36,7	39,5	36,3	32,9	11,8
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	52,4	33,3	50,8	42,4	42,0	36,9	39,5	36,3	33,0	11,8
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	52,5	33,5	50,9	42,5	42,1	37,1	39,6	36,4	33,1	12,0
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	51,5	33,6	49,8	41,6	41,2	36,3	38,5	35,3	32,0	11,2
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	51,6	33,7	49,9	41,7	41,3	36,5	38,6	35,4	32,1	11,3
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	51,7	33,8	50,0	41,7	41,3	36,7	38,7	35,4	32,2	11,4
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	52,5	33,2	51,1	41,9	41,3	36,6	39,4	36,1	33,2	11,7
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	52,7	33,3	51,2	42,2	41,4	36,8	39,5	36,2	33,3	11,8
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	51,9	33,5	50,4	41,4	40,4	36,2	38,5	35,2	32,4	11,2
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	52,0	33,6	50,5	41,4	40,5	36,4	38,6	35,3	32,5	11,3
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	52,0	33,7	50,6	41,5	40,5	36,5	38,6	35,4	32,6	11,4
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	50,2	33,8	48,8	39,6	38,4	34,9	36,6	33,3	30,6	9,4
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	50,7	33,0	49,5	39,4	36,7	34,6	36,8	33,2	31,2	8,9
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	50,8	33,1	49,6	39,5	37,4	34,6	37,4	34,0	31,5	9,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	49,9	33,3	48,5	38,8	37,3	34,0	36,5	33,2	30,6	8,8
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	50,0	33,4	48,7	39,1	37,9	34,3	36,6	33,3	30,7	9,0
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	50,1	33,5	48,8	39,4	38,0	34,4	36,7	33,3	30,7	9,1
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	50,2	33,7	48,9	39,4	38,1	34,6	36,7	33,4	30,8	9,2
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	49,5	33,0	48,2	38,4	36,6	33,5	36,2	32,9	30,2	8,3
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	49,6	33,2	48,3	38,5	37,2	33,7	36,3	33,0	30,3	8,5
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	49,8	33,3	48,4	38,9	37,8	34,0	36,4	33,1	30,4	8,6
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	49,9	33,4	48,5	39,2	37,8	34,1	36,5	33,1	30,5	8,8
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	50,0	33,6	48,6	39,2	37,9	34,3	36,5	33,2	30,6	8,9
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	41,9	27,6	41,0	31,0	28,4	24,5	23,4	17,5	11,6	-10,5
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	42,2	27,9	41,2	31,3	28,5	25,2	23,7	17,7	11,9	-10,2
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	42,4	28,1	41,4	31,4	28,7	25,9	23,9	17,8	12,0	-10,1
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	42,8	28,6	41,8	31,7	28,9	25,9	24,1	18,2	14,6	-9,9
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	43,9	29,7	43,0	32,7	29,7	26,1	24,6	18,6	14,9	-9,8
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	44,9	30,7	43,7	34,4	32,3	28,2	28,5	23,4	19,5	-4,8
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	34,4	22,3	33,3	22,1	18,9	20,0	16,2	11,3	7,7	-13,8
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	34,9	22,7	33,9	22,8	19,6	21,7	17,1	11,6	7,9	-13,5
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	35,5	23,2	34,4	23,4	20,3	22,8	17,7	11,9	8,1	-13,1
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	36,4	24,1	35,3	24,3	21,1	22,9	17,7	11,9	8,2	-12,9
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	38,6	26,0	37,7	26,8	23,4	22,9	17,9	11,9	8,2	-12,9
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	46,5	31,2	44,8	36,8	36,6	31,7	32,5	29,0	23,2	3,1
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	35,3	15,7	33,8	26,0	26,5	16,1	14,0	10,0	4,5	-10,3
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	33,9	21,1	32,6	22,3	19,5	21,4	17,8	12,9	8,4	-12,4
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	34,6	21,8	33,4	23,1	20,3	22,4	18,3	13,0	8,6	-12,1
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	35,4	23,0	34,3	24,0	21,2	21,7	17,7	12,7	8,6	-12,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	38,3	25,4	37,3	27,2	24,5	22,2	17,8	12,7	8,6	-12,1
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	36,7	20,2	35,2	27,5	26,3	22,2	20,7	16,0	10,6	-10,1
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	37,0	16,0	34,7	28,3	30,5	19,9	19,8	16,9	9,1	-3,4
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	37,7	21,6	34,7	29,0	30,3	25,3	26,4	23,0	15,0	-6,1
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	38,3	22,9	35,3	29,3	31,1	25,4	26,3	22,9	15,0	-7,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	37,6	24,7	36,5	26,4	23,2	22,7	19,4	14,6	9,4	-10,6
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	39,1	26,5	38,2	28,1	25,3	21,7	18,9	13,7	8,9	-11,1
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	42,4	20,6	40,6	33,2	33,3	27,0	28,3	24,6	17,1	-4,7
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	42,3	21,2	41,0	31,7	30,5	27,7	28,9	24,9	21,7	-2,6
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	42,7	21,9	41,1	32,2	32,2	28,2	30,1	26,5	22,3	-1,8
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	38,7	23,1	35,8	29,9	31,0	25,9	26,5	23,0	15,3	-6,8
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	38,0	24,9	36,9	26,3	22,4	23,7	20,4	15,3	10,4	-10,2
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	39,0	26,6	38,1	27,2	23,8	21,8	19,3	13,7	8,8	-11,0
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	44,1	22,3	42,9	33,7	32,1	28,1	30,2	26,2	22,8	-1,8
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	42,7	22,6	40,9	33,2	32,9	27,5	29,5	25,9	19,9	-3,6
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	42,9	23,0	41,3	32,6	32,6	28,4	30,1	26,5	22,2	-2,0
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	42,9	23,5	41,3	32,8	32,7	28,2	30,0	26,4	22,2	-2,0
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	39,5	24,4	36,9	31,1	31,4	26,0	26,6	23,1	15,3	-6,7
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	39,6	26,2	38,5	28,8	25,9	24,2	20,9	15,7	10,5	-10,0
350_A	dak blok D	0,10	46,9	29,8	44,8	37,4	37,2	33,0	34,9	31,6	28,6	7,3
351_A	dak blok D	0,10	47,1	29,7	44,4	38,1	38,9	33,5	35,8	32,6	29,0	8,0
352_A	dak blok D	0,10	48,1	29,7	46,3	38,0	37,3	33,5	35,5	32,0	29,0	7,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	46,9	31,7	45,0	36,7	35,2	33,1	35,1	31,8	28,8	6,9
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	48,0	32,9	46,4	37,7	36,9	32,3	34,8	31,5	28,5	7,0
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	48,2	33,1	46,6	37,8	37,0	32,6	34,9	31,7	28,7	7,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	42,3	27,7	40,9	31,8	29,9	29,4	27,6	22,8	20,0	-7,6
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	41,8	28,0	40,7	31,3	29,5	24,0	24,2	18,7	14,6	-10,3
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	42,2	28,5	41,1	31,6	29,7	24,6	24,5	19,0	15,2	-9,8
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	41,0	26,5	39,7	29,9	27,3	28,5	26,0	21,5	19,4	-8,6
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	40,4	26,8	39,5	29,1	26,5	21,1	20,1	14,7	13,1	-12,3
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	40,9	27,3	40,0	29,6	26,9	22,1	20,6	15,1	13,7	-11,8
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	39,0	25,7	38,1	27,5	24,7	19,7	18,3	13,2	12,6	-13,3
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	39,6	26,3	38,7	28,1	25,1	20,9	18,9	13,6	13,0	-12,8
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	41,3	27,7	40,5	29,8	26,6	22,5	20,3	14,7	13,8	-12,5
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	38,0	24,9	37,1	26,4	23,5	19,6	17,5	12,5	12,0	-14,2
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	38,7	25,5	37,9	27,1	24,0	21,0	18,2	12,9	12,2	-13,9
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	40,6	27,0	39,8	29,0	25,8	22,8	19,8	14,0	12,9	-13,5
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	36,2	23,1	35,4	24,1	20,2	19,0	16,9	12,9	11,7	-14,5
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	36,8	23,8	36,0	24,5	20,9	20,1	16,8	12,5	11,7	-14,4
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	39,0	25,4	38,2	26,9	23,3	21,9	18,2	12,9	12,4	-14,1
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	34,1	21,3	33,0	22,3	18,5	19,7	16,5	12,3	10,7	-15,4
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	34,4	22,3	33,4	22,4	19,0	19,5	15,8	11,2	10,7	-16,0
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	36,9	24,3	36,0	25,2	22,0	21,4	17,0	11,6	11,4	-15,7
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	40,9	21,1	39,0	30,5	30,9	29,0	29,1	25,1	21,1	-6,0
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	33,8	20,7	32,8	22,2	18,6	18,7	15,5	11,4	10,5	-16,3
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	34,0	21,3	33,1	22,0	18,6	18,8	15,2	10,6	10,3	-16,4
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	33,0	19,5	32,2	21,3	17,7	16,3	14,2	9,8	5,8	-16,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	36,5	23,8	35,8	23,9	19,7	17,6	14,5	9,8	5,8	-16,4
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	37,4	24,6	36,5	25,8	22,6	19,0	15,4	10,0	6,0	-16,1
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	39,7	20,2	37,8	30,7	32,7	18,1	19,4	17,5	9,4	-0,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

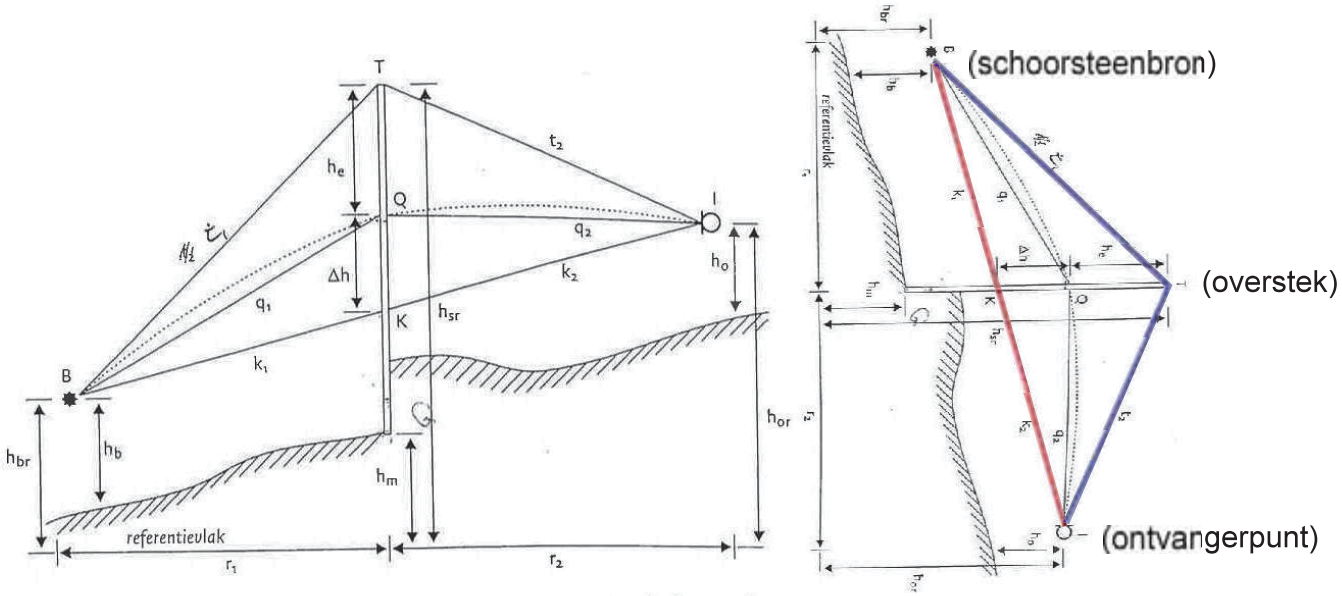
Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	38,2	25,6	37,4	26,5	23,0	19,0	16,6	10,9	6,6	-14,9
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	39,2	26,5	38,4	27,5	24,0	20,7	17,8	11,3	6,8	-14,5
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	43,8	27,7	40,6	36,2	35,3	30,5	32,7	29,1	25,6	2,7
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	42,5	28,4	41,3	32,0	29,9	26,6	24,5	18,8	13,2	-10,9
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	43,3	29,2	42,2	32,8	30,2	27,8	25,2	19,4	13,9	-10,5
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	47,2	31,3	45,0	37,5	37,8	33,2	35,8	32,5	29,1	6,4
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	47,4	31,5	45,2	37,9	37,8	33,5	35,9	32,6	29,2	6,5
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	47,6	31,7	45,5	38,0	37,9	33,8	36,0	32,6	29,3	6,6
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	46,7	31,6	45,2	35,9	35,4	30,9	33,5	30,2	26,9	4,3
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	46,9	31,7	45,4	36,5	35,5	31,2	33,6	30,3	27,0	4,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	47,1	31,9	45,6	36,6	35,6	31,6	33,7	30,3	27,0	4,5
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	47,1	32,0	45,7	36,3	35,2	31,3	34,0	30,7	27,5	5,3
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	47,3	32,1	45,8	36,4	35,7	31,5	34,1	30,8	27,6	5,4
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	47,5	32,3	46,0	36,8	36,1	31,8	34,2	30,9	27,7	5,6
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	49,0	32,6	47,7	37,9	36,0	32,6	35,4	32,4	29,6	7,5
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	49,2	32,7	47,8	38,1	36,8	33,1	35,8	32,5	29,7	7,6
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	49,3	32,8	47,9	38,3	37,4	33,4	35,9	32,6	29,8	7,8
450_A	dak blok E	0,10	48,3	29,7	46,7	38,3	37,1	33,1	35,6	32,2	29,4	7,2
451_A	dak blok E	0,10	47,4	31,8	45,9	36,9	36,0	31,4	33,7	30,4	27,1	4,8
452_A	dak blok E	0,10	44,8	29,4	42,9	34,4	34,1	30,4	32,8	29,4	26,0	2,9
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	51,3	36,1	49,8	40,7	39,6	35,4	38,0	34,8	32,4	12,4
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	49,8	34,9	48,4	38,7	36,8	34,6	37,1	33,7	32,3	12,1
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	50,6	34,5	49,0	39,8	38,7	35,5	38,1	34,7	32,7	12,2
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	50,7	34,2	49,2	40,5	38,9	35,1	37,7	34,3	32,2	11,5
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	51,1	34,1	49,9	40,3	38,7	34,8	37,4	34,0	31,8	10,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

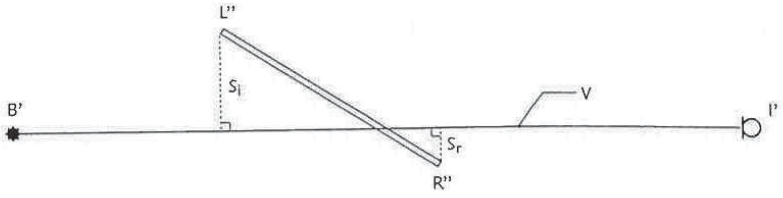
Rapport: Resultatentabel
Model: HWC versie 12-11-2013
LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	50,9	34,3	49,6	40,0	38,6	34,6	37,2	33,7	31,5	10,4
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	47,1	31,0	45,8	36,2	35,5	30,8	33,0	29,6	26,2	4,2
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	47,0	30,7	45,7	36,4	35,4	30,8	32,9	29,5	26,2	4,1
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	44,8	31,6	43,9	33,7	31,2	25,5	25,3	19,8	17,3	-6,6
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	43,6	32,1	42,5	32,7	30,2	24,4	23,4	17,8	14,9	-6,6
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,5	32,8	43,4	33,5	30,8	25,0	24,1	18,5	15,5	-5,8
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	45,7	33,6	44,7	34,4	31,6	26,2	25,5	19,9	16,3	-5,1
550_A	dak blok C	0,10	51,7	35,7	50,2	40,9	39,8	36,0	38,6	35,4	32,7	12,2
551_A	dak blok C	0,10	50,2	34,8	48,4	40,1	39,7	34,7	37,2	34,0	31,0	10,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



FIGUUR C.5.5 *Toelichting op de geometrische parameters bij de berekening van D_{scherm}*



FIGUUR C.5.6 *Toelichting op de berekening van D_{scherm}*

Er worden drie situaties onderscheiden, die vervolgens behandeld worden:

a. V snijdt geen enkel scherm;
b. V snijdt één scherm;
c. V snijdt meer dan een scherm.

a. V snijdt geen scherm

In het geval dat vlak V geen enkel afschermend object snijdt, kunnen slechts grote, hoge objecten in de omgeving van de lijn van bron naar immissiepunt het geluidsveld van een puntbron beïnvloeden. Bij de berekening worden deze diffracties buiten beschouwing gelaten.

(5.9) $D_{scherm} = 0$ dB

Opmerking: door de splitsing van geluidsbronnen in kleinere deelbronnen wordt het effect van de discontinuïteit wel/geen afscherming sterk afgezwakt.

b. V snijdt één scherm

Uit de plaats van de punten K, Q en T enerzijds en de punten B en I anderzijds kunnen de lengten van de rechte verbindingslijnen $k_1 = BK$, $k_2 = KI$, $q_1 = BQ$, $q_2 = QI$, $t_1 = BT$ en $t_2 = TI$ worden berekend (zie figuur C.5.5).

afscherming langsgevel door galerijplaten P01-P03, P07-P08

hoogte schoorsteen	afstand tot binnengevel	hoogte wnp	hoogte overstek	diepte overstek	as the crow flies	t1	t2	Ɛ(v)	Nv(f) 31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	D(scherm) 31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
41,00	16,00	1,50	3,00	1,80	42,62	40,57	2,34	0,29	0,0378	0,0768	0,1523	0,3046	0,6093	1,2185	2,4371	4,8741	9,7483	0,91	2,11	4,97	9,59	11,81	14,37	17,14	20,02	22,97
41,00	16,00	4,50	6,00	1,80	39,85	37,77	2,34	0,26	0,0338	0,0686	0,1362	0,2723	0,5447	1,0893	2,1787	4,3573	8,7146	0,89	2,06	4,82	9,27	11,43	13,94	16,68	19,55	22,49
41,00	16,00	7,50	9,00	1,80	37,12	35,01	2,34	0,23	0,0294	0,0598	0,1186	0,2372	0,4744	0,9488	1,8976	3,7952	7,5905	0,88	2,00	4,65	8,89	10,96	13,42	16,12	18,97	21,90
41,00	16,00	10,50	12,00	1,80	34,44	32,29	2,34	0,19	0,0247	0,0502	0,0996	0,1992	0,3985	0,7970	1,5939	3,1879	6,3758	0,86	1,93	4,44	8,44	10,40	12,77	15,43	18,25	21,16
41,00	16,00	13,50	15,00	1,80	31,82	29,62	2,34	0,15	0,0197	0,0400	0,0794	0,1587	0,3175	0,6349	1,2698	2,5397	5,0793	0,84	1,86	4,21	7,91	9,71	11,96	14,53	17,31	20,19
41,00	16,00	16,50	18,00	1,80	29,26	27,03	2,34	0,11	0,0144	0,0294	0,0582	0,1165	0,2330	0,4659	0,9318	1,8637	3,7273	0,82	1,78	3,94	7,27	8,84	10,91	13,35	16,05	18,90
41,00	16,00	19,50	21,00	1,80	26,80	24,53	2,34	0,07	0,0092	0,0187	0,0372	0,0743	0,1486	0,2972	0,5944	1,1888	2,3776	0,79	1,69	3,65	6,52	7,76	9,52	11,73	14,28	17,04

afscherming kopgevel door galerijplaten P01-P03, P07-P08

41,00	13,80	1,50	3,00	1,80	41,84	39,85	2,34	0,35	0,0455	0,0924	0,1833	0,3667	0,7333	1,4666	2,9332	5,8665	11,7330	0,93	2,20	5,24	10,14	12,47	15,10	17,90	20,80	23,76
41,00	13,80	4,50	6,00	1,80	39,02	37,00	2,34	0,32	0,0416	0,0845	0,1676	0,3352	0,6705	1,3409	2,6818	5,3637	10,7273	0,92	2,15	5,11	9,87	12,15	14,74	17,53	20,42	23,38
41,00	13,80	7,50	9,00	1,80	36,23	34,18	2,34	0,29	0,0373	0,0757	0,1502	0,3004	0,6008	1,2016	2,4032	4,8065	9,6130	0,91	2,10	4,95	9,55	11,77	14,32	17,08	19,96	22,91
41,00	13,80	10,50	12,00	1,80	33,48	31,38	2,34	0,25	0,0325	0,0660	0,1309	0,2619	0,5237	1,0475	2,0949	4,1899	8,3798	0,89	2,04	4,77	9,16	11,30	13,79	16,52	19,39	22,32

afscherming langsgevel door hoge overstek P01-P03, P07-P08

V snijdt geen scherm

~~41,00~~	~~16,00~~	~~1,50~~	~~18,00~~	~~5,20~~	~~42,62~~	~~25,41~~	~~17,30~~	~~0,09~~	~~0,0119~~	~~0,0242~~	~~0,0480~~	~~0,0959~~	~~0,1918~~	~~0,3837~~	~~0,7673~~	~~1,5346~~	~~3,0693~~	~~2,33~~	~~5,02~~	~~5,98~~	~~6,92~~	~~8,35~~	~~10,28~~	~~12,64~~	~~15,28~~	~~18,09~~
~~41,00~~	~~16,00~~	~~4,50~~	~~18,00~~	~~5,20~~	~~39,85~~	~~25,41~~	~~14,47~~	~~0,02~~	~~0,0030~~	~~0,0062~~	~~0,0122~~	~~0,0245~~	~~0,0489~~	~~0,0978~~	~~0,1957~~	~~0,3914~~	~~0,7827~~	~~2,22~~	~~4,58~~	~~5,11~~	~~5,43~~	~~6,00~~	~~6,95~~	~~8,40~~	~~10,35~~	~~12,71~~

V snijdt scherm

41,00	16,00	7,50	18,00	5,20	37,12	25,41	11,72	0,00	0,0002	0,0005	0,0009	0,0018	0,0036	0,0073	0,0145	0,0290	0,0580	2,18	4,43	4,80	4,82	4,87	4,98	5,17	5,54	6,19
41,00	16,00	10,50	18,00	5,20	34,44	25,41	9,13	0,09	0,01	0,02	0,05	0,10	0,20	0,39	0,78	1,57	3,13	2,33	5,03	6,00	6,95	8,40	10,34	12,71	15,35	18,17
41,00	16,00	13,50	18,00	5,20	31,82	25,41	6,88	0,47	0,0608	0,1236	0,2453	0,4906	0,9811	1,9622	3,9245	7,8490	15,6979	2,85	6,84	8,98	11,08	13,55	16,26	19,11	22,04	25,01
41,00	16,00	16,50	18,00	5,20	29,26	25,41	5,41	1,56	0,2017	0,4099	0,8134	1,6268	3,2535	6,5070	13,0141	26,0282	52,0564	3,86	9,72	12,85	15,51	18,33	21,24	24,20	27,19	30,19

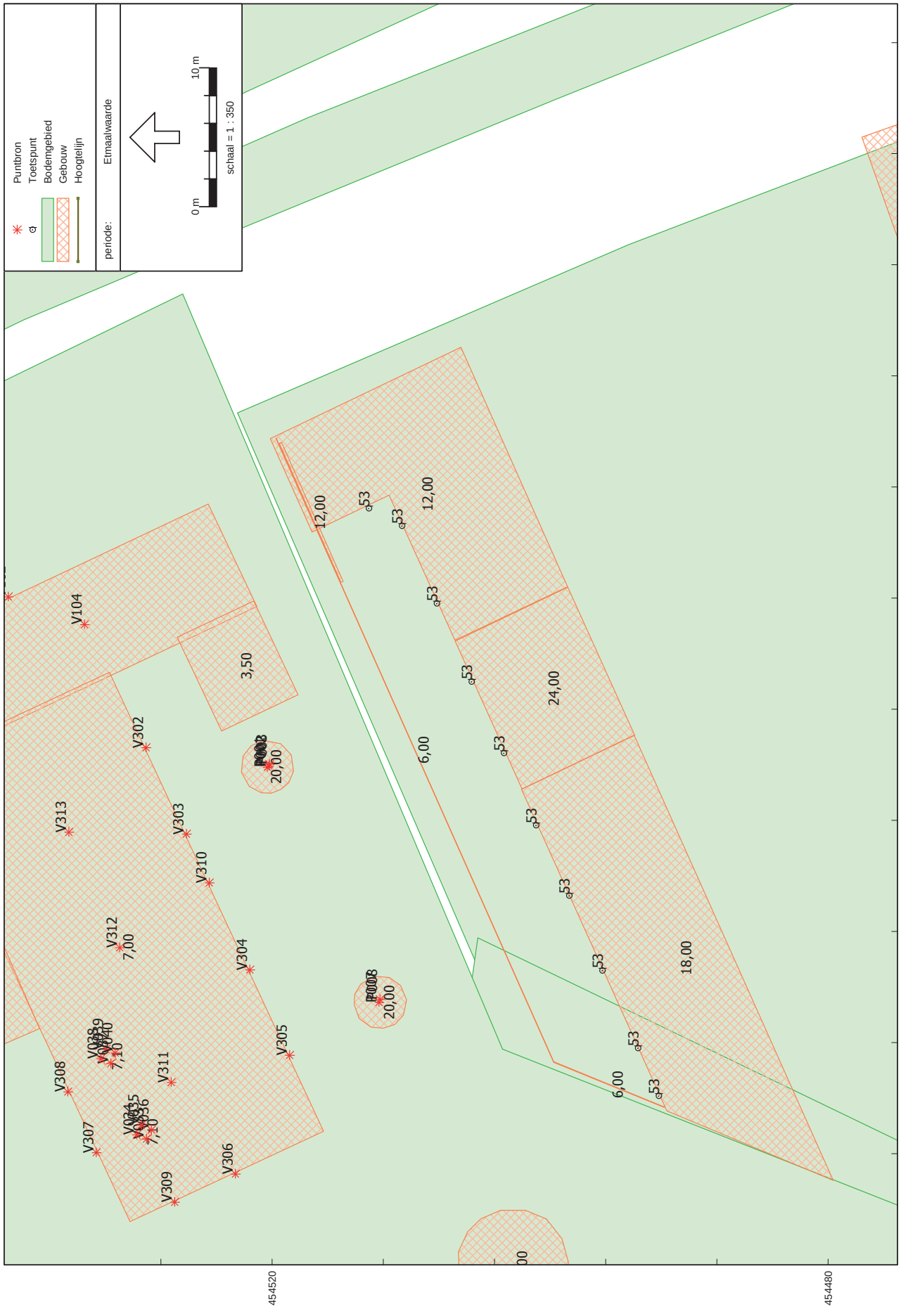
afscherming kopgevel door hoge overstek P01-P03, P07-P08

V snijdt geen scherm

~~41,00~~	~~13,80~~	~~1,50~~	~~12,00~~	~~2,90~~	~~41,84~~	~~30,98~~	~~10,89~~	~~0,03~~	~~0,0042~~	~~0,0086~~	~~0,0170~~	~~0,0341~~	~~0,0681~~	~~0,1363~~	~~0,2726~~	~~0,5452~~	~~1,0904~~	~~1,24~~	~~2,59~~	~~5,24~~	~~5,66~~	~~6,40~~	~~7,58~~	~~9,27~~	~~11,43~~	~~13,95~~

V snijdt scherm

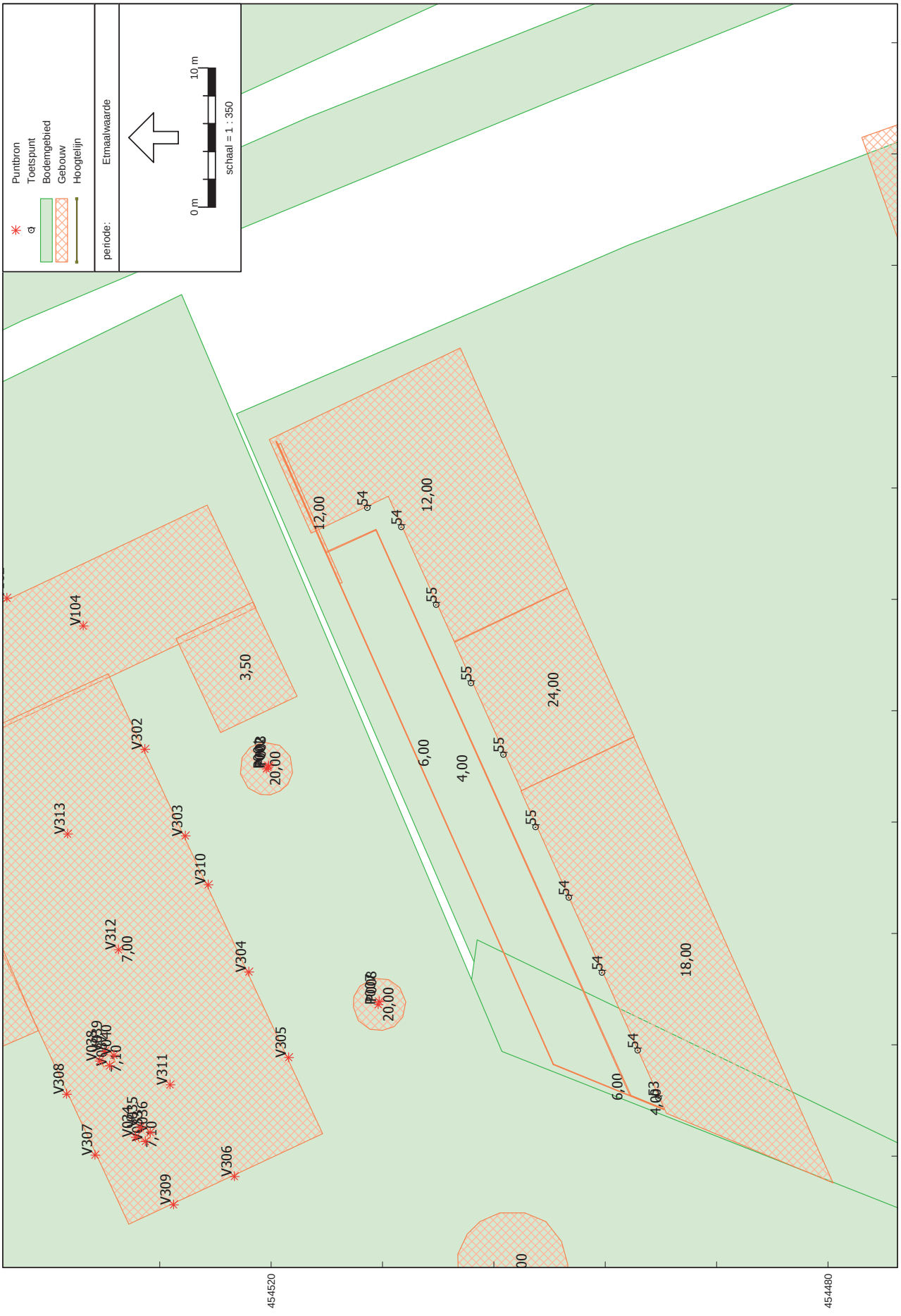
41,00	13,80	4,50	12,00	2,90	39,02	30,98	8,04	0,00	0,0000	0,0001	0,0001	0,0003	0,0006	0,0012	0,0024	0,0047	0,0095	1,21	2,47	4,78	4,78	4,79	4,81	4,84	4,91	5,04
41,00	13,80	7,50	12,00	2,90	36,23	30,98	5,35	0,10	0,0134	0,0271	0,0538	0,1077	0,2154	0,4307	0,8614	1,7228	3,4457	1,31	2,84	6,10	7,12	8,64	10,65	13,06	15,74	18,57
41,00	13,80	10,50	12,00	2,90	33,48	30,98	3,26	0,77	0,10	0,20	0,40	0,80	1,60	3,21	6,42	12,83	25,67	1,77	4,38	10,42	12,80	15,45	18,27	21,18	24,14	27,13

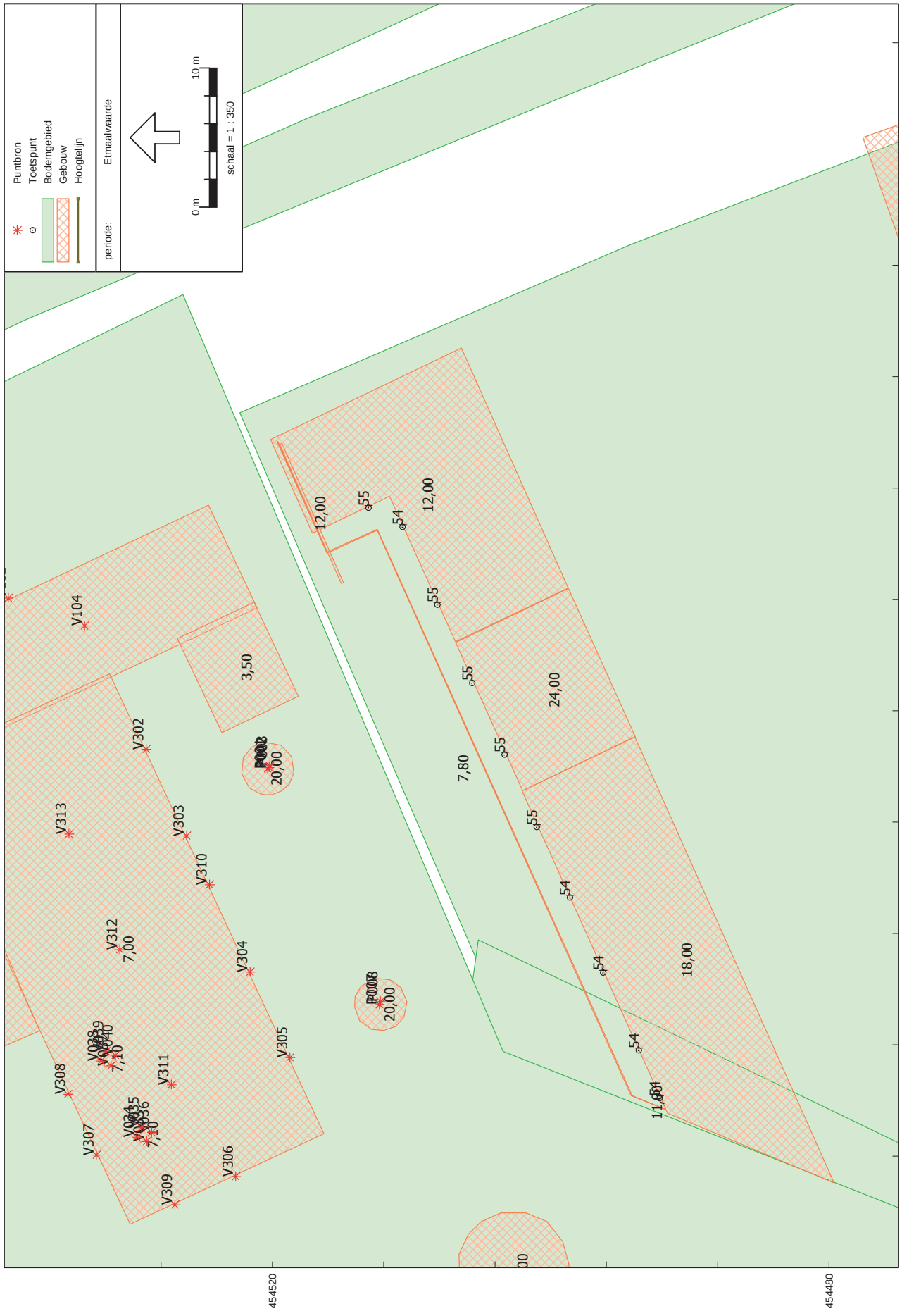

Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
135880
135840
454520
454480
V104
V302
V313
V303
V310
V312
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
7,00
7,10
12,00
6,00
24,00
18,00
53
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 1,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

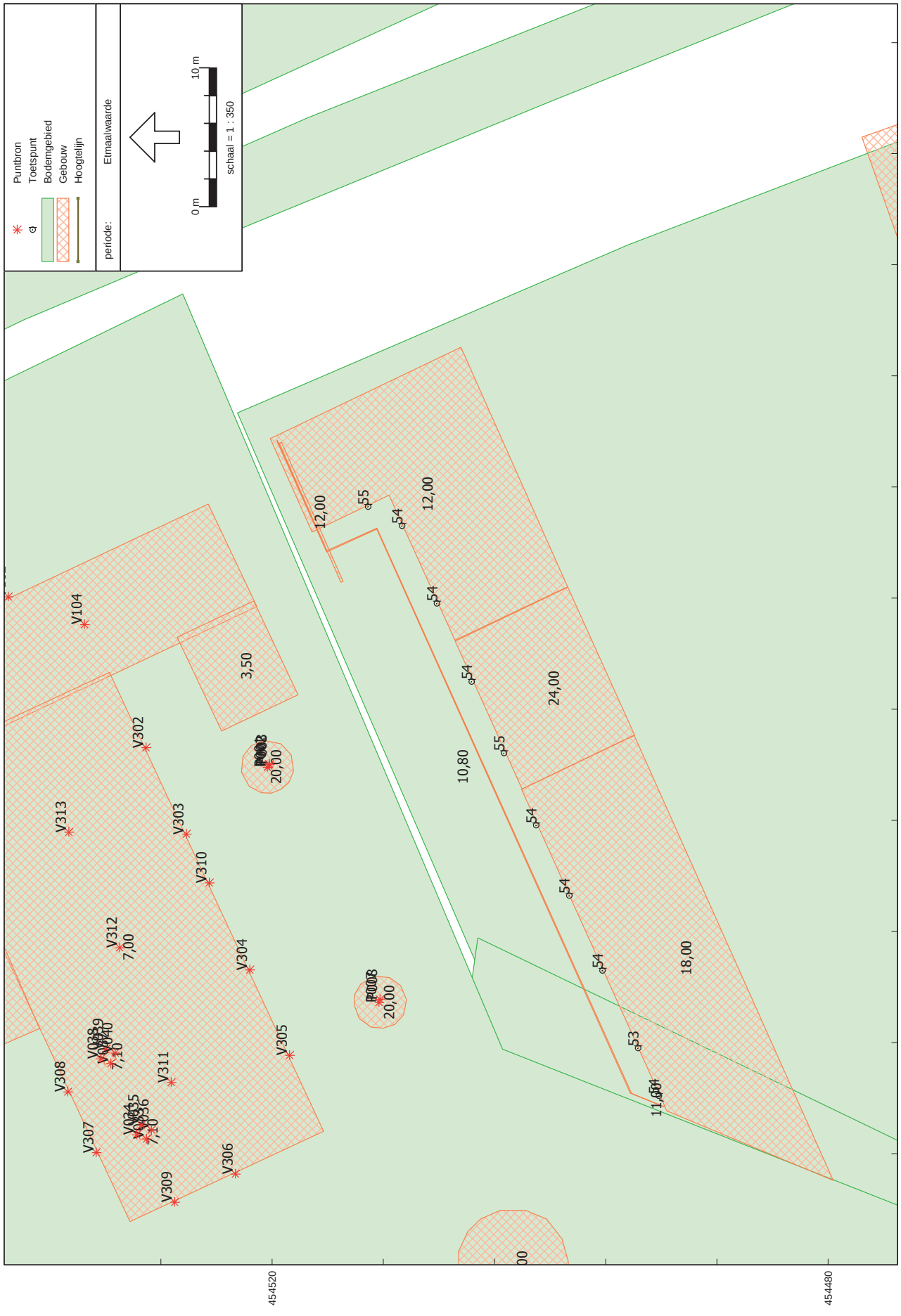
Kopie van HWC 05-2013 4,5 m hoogte

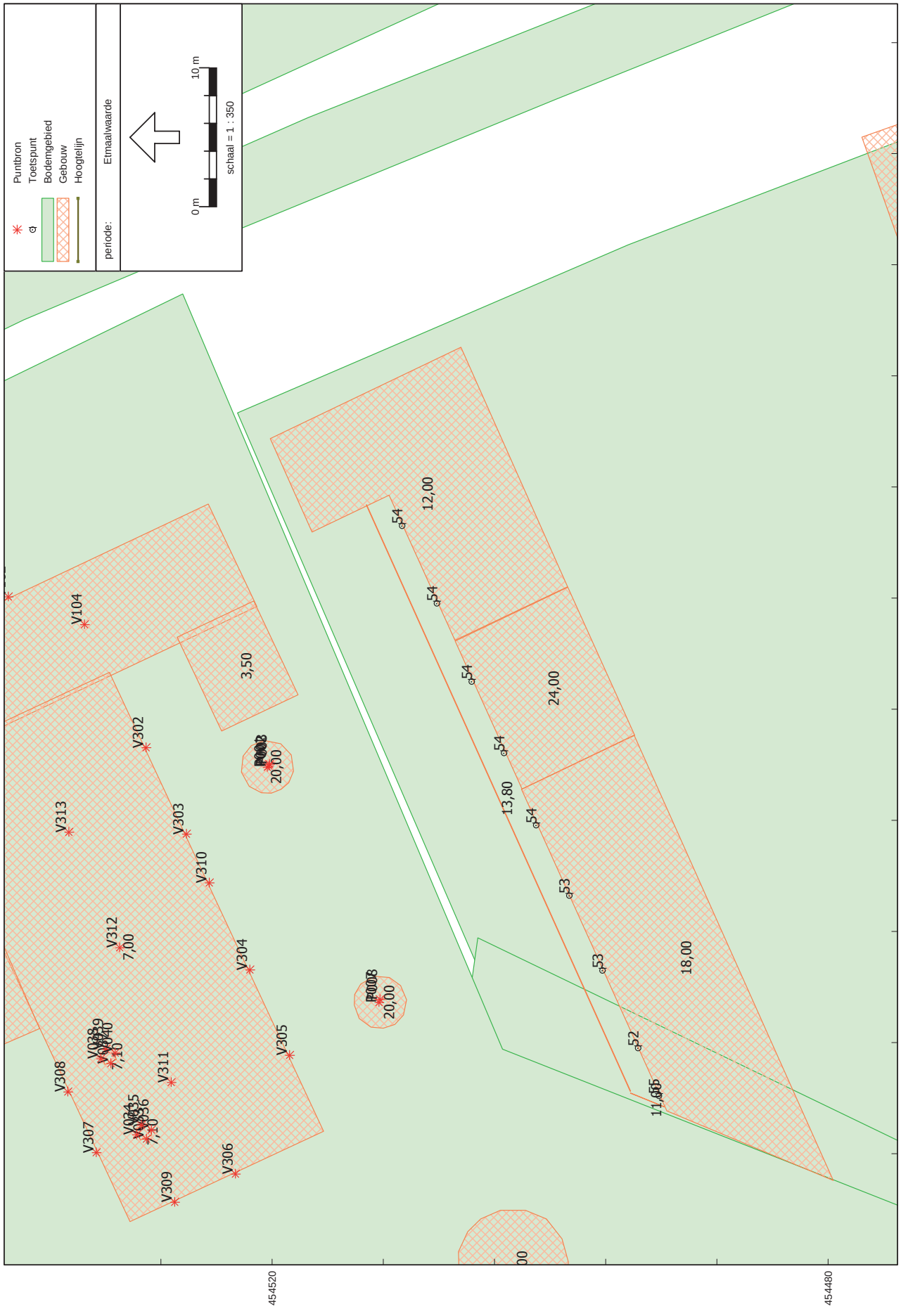
12 nov 2013, 08:42

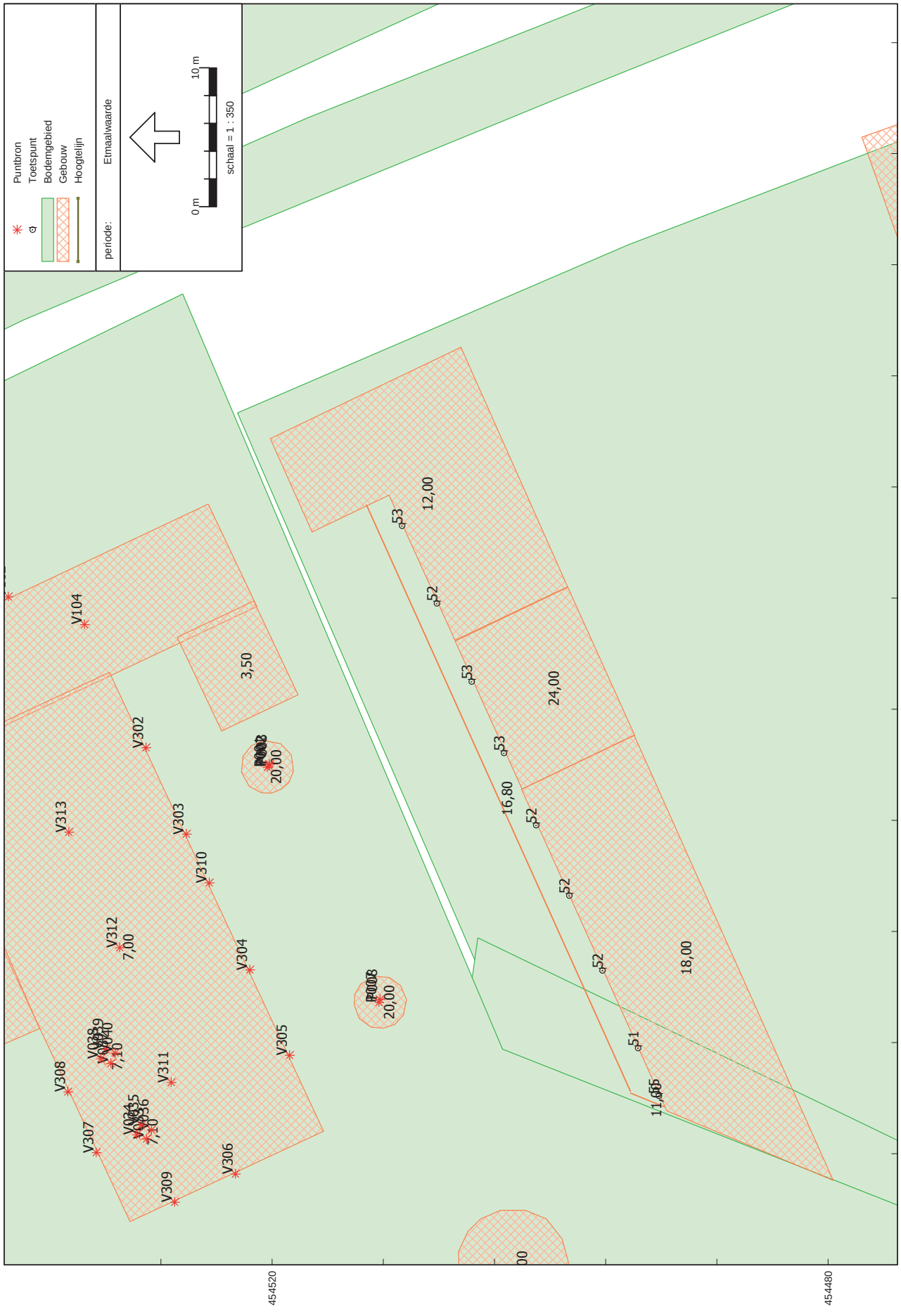
DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam



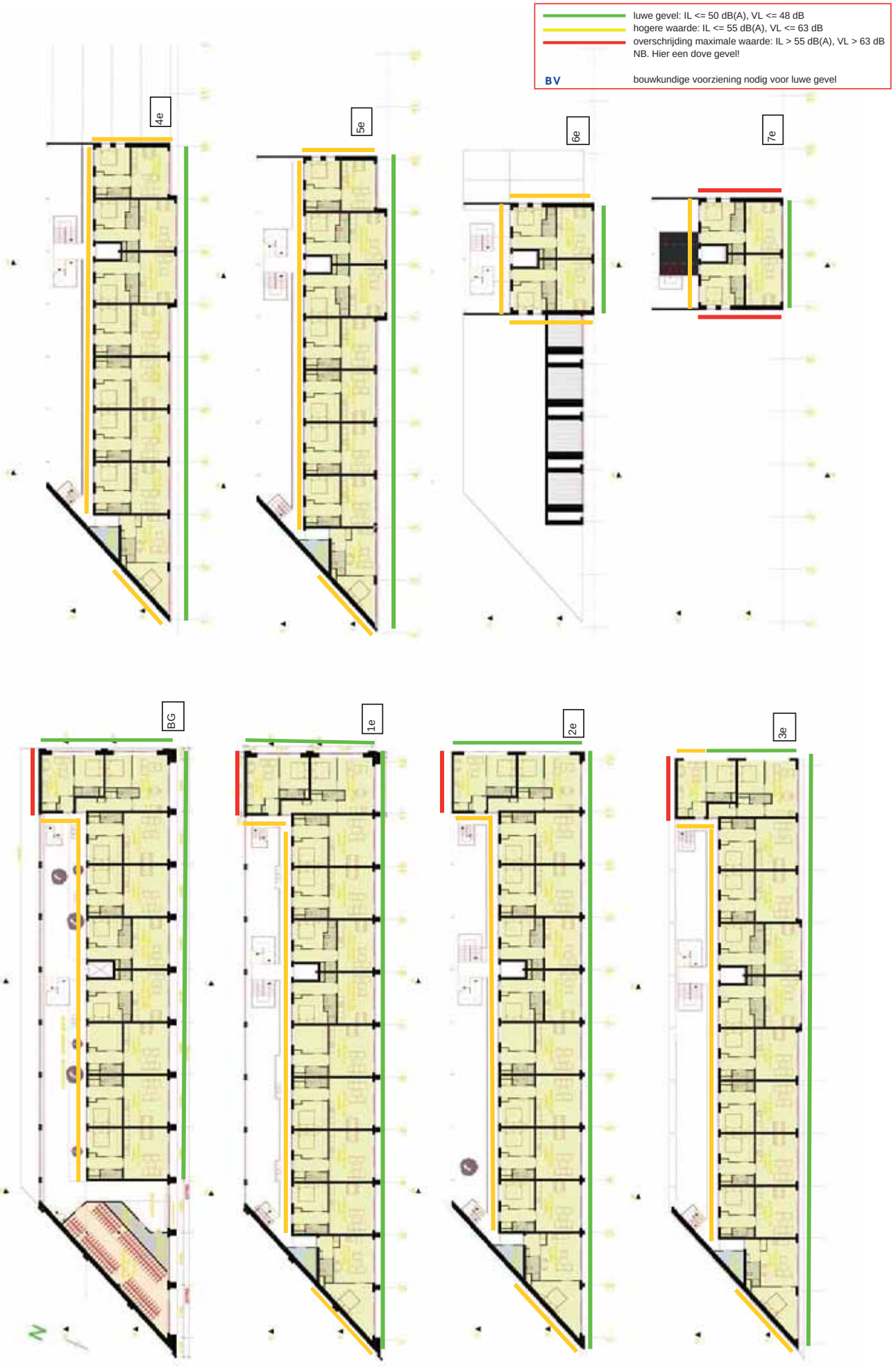

Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
20,00
7,80
12,00
12,00
24,00
18,00
55
54
454520
454480
135880
135840
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 7,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
135880
135840
454520
454480
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
20,00
12,00
12,00
10,80
24,00
18,00
11,00
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 10,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

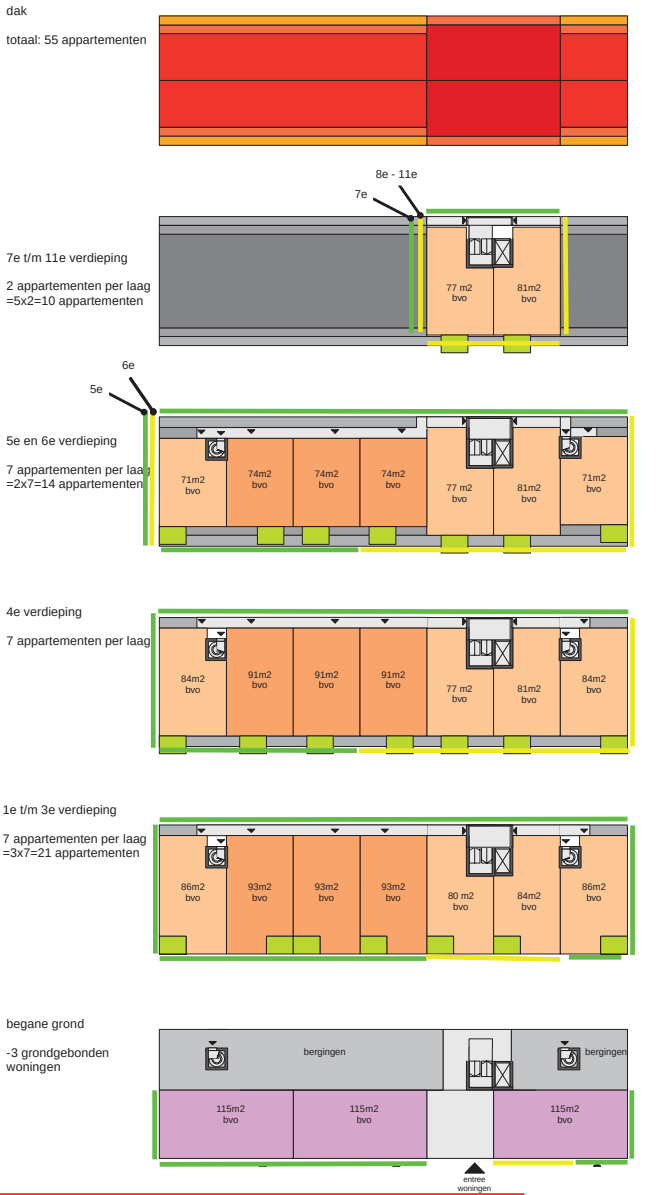

Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
454520
454480
135880
135840
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
7,10
3,50
20,00
12,00
24,00
13,80
18,00
54
53
52
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 13,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
12,00
24,00
16,80
18,00
135880
135840
454520
454480
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 16,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

Bijlage 5: Overzicht geluidluwe gevels


luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB
hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB
overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB
NB. Hier een dove gevel!
BV
bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel
4e
5e
6e
7e
BG
1e
2e
3e
N

TOTAAL OVERZICHT woningen



luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB

hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB

overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB

NB. Hier een dove gevel!

BV bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel

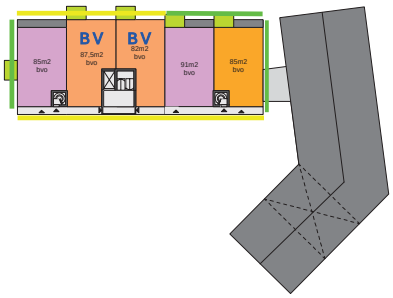
BLOK B

55 appartementen

TOTAAL OVERZICHT woningen

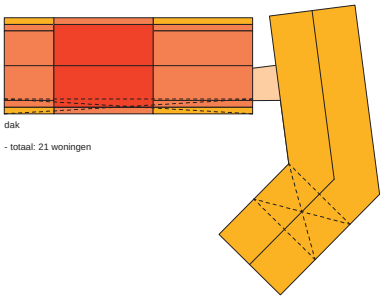
4e verdieping

- 5 appartementen per laag



dak

- totaal: 21 woningen



3e verdieping

- 5 appartementen per laag

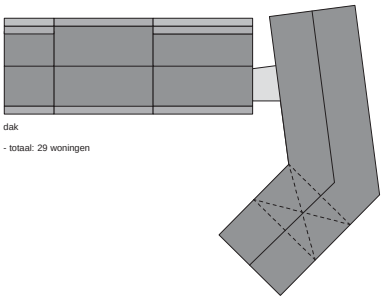


3e verdieping

- 6 appartementen per laag

dak

- totaal: 29 woningen



1e en 2e verdieping

- 5 appartementen per laag

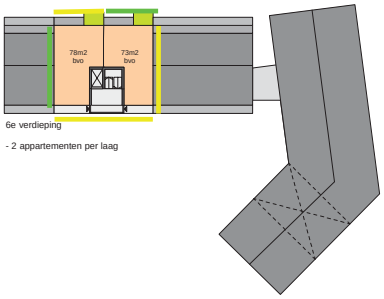


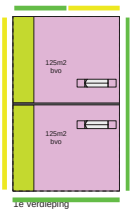
1e en 2e verdieping

- 6 appartementen per laag

6e verdieping

- 2 appartementen per laag



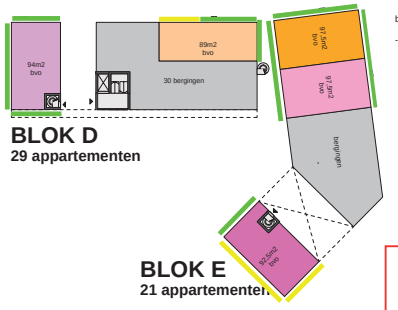


1e verdieping

- 2 appartementen

begane grond

- 2 grondgebonden woningen

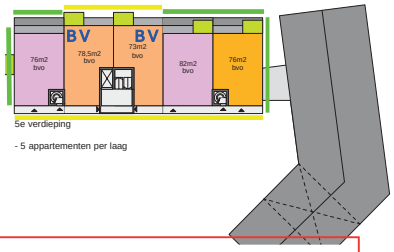


BLOK D
29 appartementen

BLOK E
21 appartementen

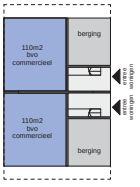
begane grond

- 3 grondgebonden woningen



5e verdieping

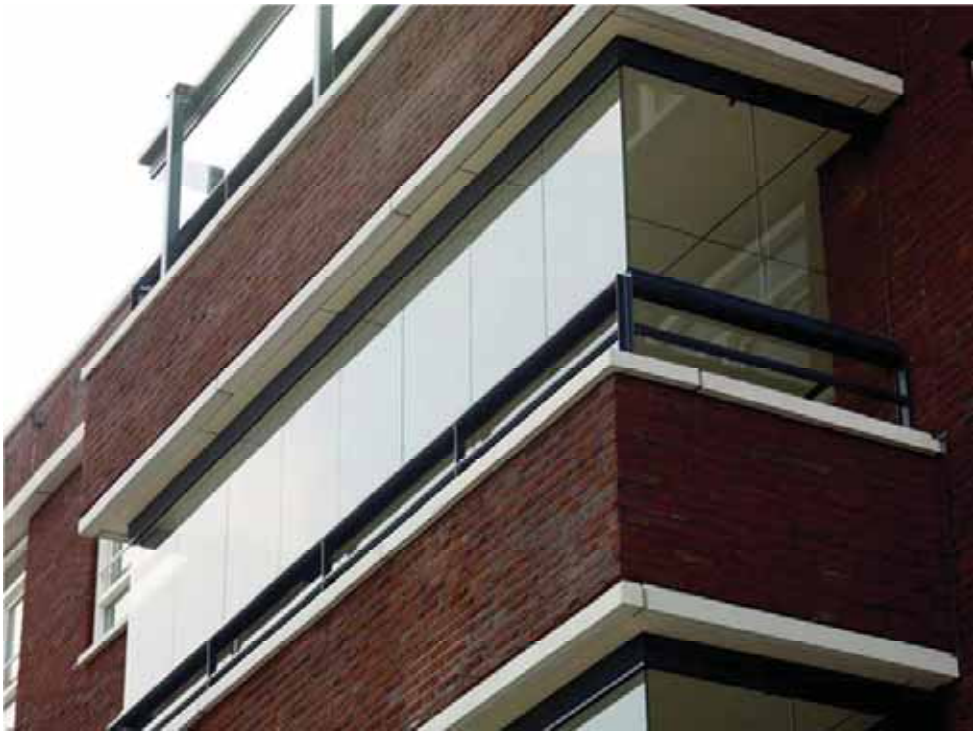
- 5 appartementen per laag



BLOK C
horeca / 2 appartementen

	luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB
	hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB
	overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB
	NB. Hier een dove gevel!
BV	bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel

Bijlage 6: Bouwkundige voorzieningen













Bijlage 7: Hogere waarden

Hogere waarden

project: Wilhelminawerf te Utrecht
projectnr.: 12.0948.v02
omschrijving: cumulatie industrielawaai (HWC + parkeren) en wegverkeerlawaai

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
100_A	blok A APP 1-10-21-32	1,5				
100_B	blok A APP 1-10-21-32	4,5				
100_C	blok A APP 1-10-21-32	7,5				
100_D	blok A APP 1-10-21-32	10,5				**52**
101_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				
101_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				
101_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				
101_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				
102_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				
102_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				
102_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				
102_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				
103_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5				
103_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5				
103_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5				
103_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5				
104_A	blok A APP 43-51	13,5				
104_B	blok A APP 43-51	16,5				
105_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				
105_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	4,5				
105_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	7,5				
105_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				
105_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	13,5				
105_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	16,5				
106_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5				
106_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5				
107_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5				
107_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5				
107_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5				
107_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5				
108_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5				
108_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5				
108_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5				
108_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5				
109_B	blok A APP x-20-31-42	4,5				
109_C	blok A APP x-20-31-42	7,5				
109_D	blok A APP x-20-31-42	10,5				
110_B	blok A APP x-20-31-42	4,5				**53**
110_C	blok A APP x-20-31-42	7,5				**54**
110_D	blok A APP x-20-31-42	10,5				**54**
111_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5				**55**
111_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5				**DG/BV**
111_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5				**DG/BV**
111_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5				**DG/BV**
112_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5				**DG/BV**
112_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5				**DG/BV**
112_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5				**DG/BV**
112_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5				**DG/BV**
113_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				**DG/BV**
113_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	4,5				**DG/BV**
113_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	7,5				**DG/BV**
113_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				**DG/BV**
113_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	13,5				**DG/BV**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
113_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	16,5				**DG/BV**
114_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5				**DG/BV**
114_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5				**DG/BV**
115_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5				**DG/BV**
115_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5				**DG/BV**
115_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5				**DG/BV**
115_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5				**DG/BV**
116_A	blok A APP 43-51	13,5				**DG/BV**
116_B	blok A APP 43-51	16,5				**DG/BV**
117_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				**DG/BV**
117_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				**DG/BV**
117_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				**DG/BV**
117_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				**DG/BV**
118_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				**DG/BV**
118_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				**DG/BV**
118_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				**DG/BV**
118_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				**DG/BV**
119_A	blok A APP 59-61	19,5				**54**
119_B	blok A APP 59-61	22,5				**DG/BV**
120_A	blok A APP 60-62	19,5				**55**
120_B	blok A APP 60-62	22,5				**DG/BV**
121_A	blok A APP 43-51	13,5				**53**
121_B	blok A APP 43-51	16,5				**55**
200_A	blok A Blok B - # 1 (zijgevel)	1,5				
201_A	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,5				
201_B	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,5				
201_C	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,5				
201_D	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,5				**52**
201_E	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,5				**53**
201_F	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,5				**54**
202_A	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,5				
202_B	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,5				
202_C	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,5				
202_D	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,5				
202_E	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,5				**52**
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,5				**53**
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,5				**53**
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,5				**51**
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,5				**54**
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,5				**54**
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,5				**54**
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,5				**55**
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,5				**55**
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,5				**53**
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,5				**53**
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,5				**53**
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,5				**54**
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,5				**54**
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,5				**53**
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,5				**53**
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,5				**54**
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,5				**54**
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,5				**54**
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,5				**54**
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,5				**52**
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,5				**52**
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,5				**53**
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,5				**53**
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,5				**53**
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,5				
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,5				
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,5				
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,5				
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,5				**51**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,5				**51**
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5				**51**
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,5				
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,5				
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,5				
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,5				
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,5				
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,5				
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,5				
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,5				
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,5				
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,5				
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,5				
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,5				
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,5				
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,5				
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,5				
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,5				
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,5				
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,5				
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,5				
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,5				
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,5				
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,5				
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,5				
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,5				
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,5				
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,5				
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,5				
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,5				
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,5				
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,5				
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,5				
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,5				
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,5				
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,5				
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,5				
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,5				
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,5				
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,5				
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,5				
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,5				
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,5				
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,5				
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,5				
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,5				
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,5				
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,5				
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,5				
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,5				
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,5				
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,5				
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,5				
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5				
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,5				
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,5				
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,5				
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,5				
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,5				
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,5				
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,5				
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,5				
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,5				
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,5				

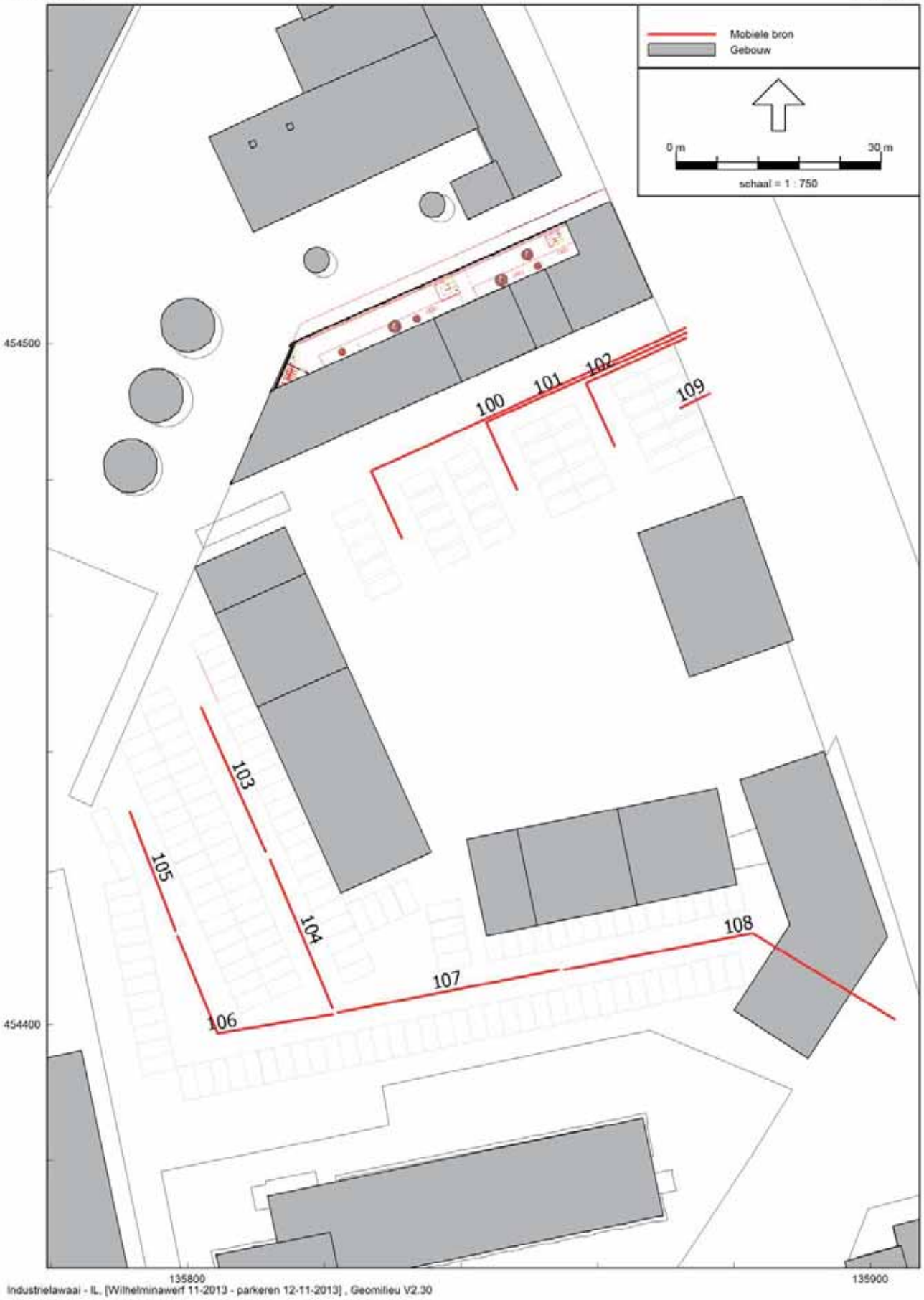
Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,5				
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,5				
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,5				
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,5				
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,5				
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,5				
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,5				
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,5				
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,5				
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,5				
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,5				
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,5				
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,5				
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,5				
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,5				
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,5				
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,5				
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,5				
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,5				
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5				**53**
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5				**53**
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5				**54**
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5				**54**
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5				**54**
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5				
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5				
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	50			
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	51			
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	51			
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5				**51**
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5				
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5				**51**
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5				**51**
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5				**51**
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5				**51**
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5				
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5				
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5				
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5				
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5				
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5				
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,5				
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,5				
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,5				
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,5				
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,5				
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,5				
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,5				
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,5				**51**
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,5				**51**
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,5				**51**
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,5				**51**
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,5				
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5				**52**
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5				**52**
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5				**53**
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5				**52**
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5				**52**
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5				**52**
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,5				**53**
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,5				**53**
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,5				**52**
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,5				**52**
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,5				**52**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,5				
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,5				**51**
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,5				**51**
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,5				
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,5				
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,5				
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,5				
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,5				
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,5				
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,5				
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,5				
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,5				
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,5				
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,5				
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,5				
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,5	50			
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,5	50			
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	49			
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,5				
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,5				
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,5	51			
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,5	52			
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,5	53			
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5				
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,5				
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,5	49			
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,5	51			
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,5	52			
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,5	52			
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,5				
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,5				
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,5	50			
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,5	51			
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,5	52			
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,5	52			
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5				
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5				
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	49			
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	50			
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	50			
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	51			
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,5				
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,5				
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,5				
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,5				
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,5	49			
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,5	50			
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,5				
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,5				
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,5				
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,5				
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,5				
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,5	49			
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,5				
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,5	49			
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,5	50			
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,5	50			
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,5	50			
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,5	51			
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	50			
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	51			
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	51			
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	53	52		
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	53	51		

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L_{den} [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L_{den} [dB]	Europaln - Ov. den Oudenlaan L_{den} [dB]	HWC L_{etmaal} [dB(A)]
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	54	51		
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,5	53	53		
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,5	53	52		
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,5	54	52		
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,5	52	54		
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,5	53	54		
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,5	54	53		
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,5	51	50		
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,5	52	50		
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,5	53	50		
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,5				
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,5				
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,5				
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,5				
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,5				
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,5				
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,5				
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,5				
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,5				
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,5				
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,5				
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,5				
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,5				
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,5				
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,5				
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,5				
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,5				
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,5				

DV/BK dove gevel of bouwkundige voorziening

Bijlage 8: Geluid parkeren



Industrielawaai - IL, [Wilhelminawerf 11-2013 - parkeren 12-11-2013] , Geomilieu V2.30

invoergegevens: mobiele bronnen

Model: parkeren 12-11-2013
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO H	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
100	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
101	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
102	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
103	Q personenauto	0,75	52	8	4	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
104	Q personenauto	0,75	109	18	9	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
105	Q personenauto	0,75	40	7	3	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
106	Q personenauto	0,75	106	17	9	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
107	Q personenauto	0,75	260	42	23	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
108	Q personenauto	0,75	338	55	30	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
109	Q personenauto	0,75	16	13	1	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	27,8	24,8	18,4	29,8
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	27,6	24,7	18,3	29,7
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	27,4	24,5	18,0	29,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	27,3	24,4	18,0	29,4
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	32,3	29,4	23,0	34,4
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	32,0	29,0	22,6	34,0
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	31,2	28,3	21,9	33,3
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	30,5	27,7	21,2	32,7
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	41,6	38,5	32,2	43,5
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	40,9	37,8	31,5	42,8
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	39,8	36,7	30,4	41,7
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	38,7	35,7	29,4	40,7
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	44,5	41,3	35,1	46,3
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	43,8	40,6	34,5	45,6
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	42,8	39,6	33,4	44,6
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	41,8	38,6	32,4	43,6
104_A	APP 43-51	13,50	38,2	35,1	28,9	40,1
104_B	APP 43-51	16,50	37,2	34,1	27,9	39,1
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	43,8	40,5	34,4	45,5
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	43,2	39,9	33,8	44,9
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	42,2	39,0	32,8	44,0
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	43,8	40,5	34,4	45,5
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,7	34,6	28,4	39,6
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	36,8	33,6	27,5	38,6
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	36,0	32,8	26,7	37,8
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	35,2	32,0	25,9	37,0
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	42,1	38,8	32,8	43,8
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	41,7	38,4	32,3	43,4
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	40,9	37,6	31,5	42,6
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	39,9	36,7	30,6	41,7
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	40,2	36,8	30,8	41,8
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	39,9	36,6	30,5	41,6
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	39,1	35,8	29,8	40,8
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	38,2	35,0	28,9	40,0
109_B	APP x-20-31-42	4,50	35,9	32,6	26,5	37,6
109_C	APP x-20-31-42	7,50	35,8	32,5	26,4	37,5
109_D	APP x-20-31-42	10,50	35,4	32,2	26,1	37,2
110_B	APP x-20-31-42	4,50	18,6	15,5	9,4	20,5
110_C	APP x-20-31-42	7,50	19,6	16,5	10,5	21,5
110_D	APP x-20-31-42	10,50	15,7	12,5	6,6	17,5
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	16,5	13,3	7,3	18,3
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	15,4	12,2	6,2	17,2
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	15,8	12,6	6,5	17,6
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	15,8	12,6	6,6	17,6
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	17,6	14,3	8,3	19,3
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	16,5	13,3	7,2	18,3
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	16,6	13,4	7,4	18,4
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	16,6	13,4	7,4	18,4
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	18,3	15,1	9,0	20,1
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	17,0	13,8	7,7	18,8
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	17,1	14,0	7,9	19,0
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	18,3	15,1	9,0	20,1
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	16,7	13,6	7,5	18,6
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	16,5	13,4	7,3	18,4
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	16,0	12,9	6,8	17,9
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	16,1	12,9	6,9	17,9
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	19,3	16,1	9,9	21,1
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	18,2	15,2	8,9	20,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	18,1	15,1	8,9	20,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	18,6	15,6	9,4	20,6
116_A	APP 43-51	13,50	18,1	15,1	8,9	20,1
116_B	APP 43-51	16,50	18,3	15,5	9,1	20,5
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	18,5	15,4	9,2	20,4
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	18,9	15,8	9,6	20,8
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	18,1	15,1	8,9	20,1
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	20,1	17,1	10,9	22,1
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	16,7	13,6	7,4	18,6
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	16,4	13,5	7,1	18,5
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	16,5	13,5	7,2	18,5
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	17,2	14,2	8,0	19,2
119_A	APP 59-61	19,50	25,2	22,2	16,4	27,2
119_B	APP 59-61	22,50	25,4	22,6	16,5	27,6
120_A	APP 60-62	19,50	25,6	22,4	16,6	27,4
120_B	APP 60-62	22,50	26,5	23,3	17,5	28,3
121_A	APP 43-51	13,50	26,5	23,7	17,5	28,7
121_B	APP 43-51	16,50	27,2	25,5	18,1	30,5
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	33,1	29,8	23,8	34,8
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	33,3	30,0	23,9	35,0
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	33,4	30,2	24,0	35,2
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	33,1	29,8	23,7	34,8
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,9	29,6	23,5	34,6
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,6	29,4	23,3	34,4
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	32,2	28,9	22,8	33,9
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	34,9	31,6	25,6	36,6
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	35,8	32,6	26,5	37,6
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	35,8	32,6	26,5	37,6
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	35,5	32,3	26,2	37,3
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	35,2	32,0	25,9	37,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	34,9	31,7	25,6	36,7
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	34,6	31,4	25,3	36,4
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	36,5	33,3	27,2	38,3
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	36,5	33,3	27,2	38,3
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	36,3	33,1	27,0	38,1
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	36,0	32,8	26,7	37,8
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	35,7	32,5	26,4	37,5
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	35,4	32,2	26,1	37,2
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	33,9	30,7	24,6	35,7
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	33,6	30,4	24,3	35,4
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	33,2	30,0	23,9	35,0
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	32,9	29,8	23,7	34,8
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	32,7	29,5	23,4	34,5
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	35,8	32,6	26,5	37,6
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	35,8	32,7	26,5	37,7
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	35,7	32,5	26,4	37,5
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	35,5	32,3	26,2	37,3
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	35,2	32,1	26,0	37,1
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	35,0	31,9	25,8	36,9
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	33,6	30,5	24,4	35,5
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	33,3	30,2	24,1	35,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	33,0	29,9	23,8	34,9
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	33,0	29,9	23,8	34,9
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	32,7	29,6	23,6	34,6
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	31,9	28,7	22,7	33,7
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	33,9	30,8	24,8	35,8
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	34,1	30,9	24,9	35,9
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	34,0	30,9	24,8	35,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	33,8	30,7	24,7	35,7
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	33,7	30,6	24,5	35,6
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	33,6	30,5	24,4	35,5
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	33,9	30,7	24,8	35,7
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	34,0	30,9	24,9	35,9
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	33,9	30,8	24,8	35,8
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	33,8	30,7	24,7	35,7
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	33,7	30,6	24,6	35,6
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	33,5	30,4	24,4	35,4
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	33,7	30,6	24,8	35,6
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	35,3	32,2	26,4	37,2
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	35,4	32,3	26,5	37,3
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	35,3	32,2	26,3	37,2
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	35,1	32,0	26,2	37,0
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	35,0	31,8	26,0	36,8
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	34,9	31,8	26,0	36,8
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	37,8	34,6	28,9	39,6
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	37,7	34,6	28,9	39,6
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	37,6	34,4	28,7	39,4
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	37,3	34,2	28,4	39,2
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	37,1	33,9	28,2	38,9
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	36,9	33,7	28,0	38,7
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	42,6	39,5	33,8	44,5
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	43,0	39,9	34,2	44,9
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	42,8	39,6	33,9	44,6
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	42,4	39,3	33,6	44,3
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	42,0	38,9	33,1	43,9
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	41,5	38,4	32,7	43,4
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	41,1	37,9	32,2	42,9
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	43,6	40,5	34,5	45,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	42,8	39,7	33,8	44,7
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	42,0	38,8	32,9	43,8
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	41,1	38,0	32,1	43,0
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	40,4	37,3	31,4	42,3
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	39,7	36,6	30,7	41,6
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	42,6	39,4	33,4	44,4
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	42,4	39,3	33,3	44,3
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	41,7	38,6	32,6	43,6
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	41,0	37,8	31,9	42,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	40,2	37,1	31,2	42,1
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	39,5	36,4	30,5	41,4
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	39,0	35,8	29,9	40,8
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	41,4	38,2	32,2	43,2
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	40,7	37,5	31,6	42,5
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	40,0	36,8	30,9	41,8
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	39,3	36,1	30,2	41,1
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	38,6	35,5	29,5	40,5
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	38,1	34,9	29,0	39,9
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,4	37,2	31,2	42,2
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,5	37,2	31,2	42,2
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	39,7	36,5	30,5	41,5
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	39,0	35,8	29,8	40,8
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	38,3	35,1	29,1	40,1
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	37,7	34,5	28,5	39,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	37,2	34,1	28,1	39,1
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	41,0	37,8	31,8	42,8
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,4	37,2	31,2	42,2
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	39,8	36,6	30,6	41,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	39,2	36,0	30,0	41,0
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	38,7	35,5	29,5	40,5
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	38,2	35,0	29,1	40,0
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	35,9	32,8	26,8	37,8
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	35,4	32,2	26,3	37,2
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	35,0	31,9	26,0	36,9
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	34,7	31,5	25,6	36,5
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	34,4	31,2	25,3	36,2
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	38,5	35,3	29,3	40,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	38,3	35,1	29,2	40,1
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	38,0	34,8	28,8	39,8
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	37,7	34,5	28,5	39,5
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	37,3	34,1	28,2	39,1
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	37,0	33,8	27,8	38,8
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	34,8	31,7	25,8	36,7
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	34,4	31,2	25,3	36,2
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	34,0	30,9	25,0	35,9
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	33,8	30,6	24,7	35,6
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	33,5	30,4	24,4	35,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	32,8	29,6	23,6	34,6
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	34,3	31,1	25,1	36,1
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	34,5	31,3	25,4	36,3
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	34,3	31,2	25,2	36,2
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	34,2	31,0	25,0	36,0
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	33,9	30,8	24,8	35,8
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	33,8	30,7	24,7	35,7
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	22,1	19,1	12,8	24,1
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	29,3	26,2	19,9	31,2
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	30,6	27,4	21,2	32,4
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	30,8	27,6	21,4	32,6
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	30,8	27,6	21,4	32,6
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	24,0	20,9	15,0	25,9
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	26,9	23,9	17,9	28,9
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	31,3	28,2	22,3	33,2
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	32,1	29,0	23,2	34,0
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	32,6	29,4	23,6	34,4
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	42,3	39,1	33,4	44,1
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	42,5	39,3	33,6	44,3
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	42,2	39,1	33,3	44,1
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	41,8	38,7	32,9	43,7
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	41,3	38,2	32,5	43,2
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	40,8	37,7	32,0	42,7
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	30,2	27,0	21,0	32,0
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	31,8	28,7	22,6	33,7
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	32,3	29,2	23,0	34,2
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	32,2	29,1	23,0	34,1
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	32,0	28,9	22,8	33,9
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	32,0	28,9	22,7	33,9
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	32,3	29,1	23,1	34,1
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	32,8	29,6	23,6	34,6
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	32,7	29,5	23,4	34,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	32,6	29,4	23,3	34,4
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	32,4	29,3	23,1	34,3
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	32,4	29,3	23,1	34,3
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	32,3	29,1	23,1	34,1
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	32,8	29,6	23,5	34,6
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	32,7	29,4	23,4	34,4
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	32,5	29,3	23,2	34,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	32,4	29,2	23,1	34,2
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	31,2	28,1	22,0	33,1
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	29,8	26,7	20,7	31,7
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	31,4	28,2	22,2	33,2
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	31,8	28,6	22,6	33,6
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	31,6	28,4	22,3	33,4
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	31,3	28,2	22,1	33,2
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	31,2	28,1	22,0	33,1
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	31,0	27,8	21,8	32,8
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	31,4	28,2	22,2	33,2
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	31,3	28,1	22,1	33,1
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	31,4	28,2	22,2	33,2
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	31,3	28,1	22,1	33,1
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	42,9	39,8	34,1	44,8
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	42,6	39,5	33,9	44,5
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	42,2	39,1	33,5	44,1
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	41,2	38,1	32,4	43,1
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	39,9	36,8	31,1	41,8
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	28,9	25,9	20,0	30,9
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	49,0	45,9	40,3	50,9
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	48,2	45,1	39,5	50,1
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	47,3	44,2	38,5	49,2
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	46,1	43,0	37,3	48,0
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	44,9	41,8	36,1	46,8
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	30,1	26,9	21,1	31,9
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	48,8	45,7	40,0	50,7
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	47,9	44,8	39,2	49,8
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	47,0	43,9	38,2	48,9
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	46,1	43,0	37,3	48,0
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	45,1	42,0	36,3	47,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	50,7	47,6	41,9	52,6
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	49,7	46,6	41,0	51,6
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	48,7	45,6	40,0	50,6
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	47,8	44,6	39,0	49,6
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	46,9	43,8	38,1	48,8
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	46,0	42,9	37,3	47,9
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	50,4	47,3	41,6	52,3
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	49,4	46,3	40,7	51,3
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	48,4	45,3	39,7	50,3
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	47,5	44,4	38,7	49,4
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	46,6	43,5	37,9	48,5
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	45,9	42,7	37,1	47,7
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	48,2	45,1	39,5	50,1
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	47,9	44,7	39,1	49,7
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	47,0	43,8	38,2	48,8
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	46,0	42,9	37,2	47,9
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	45,1	42,0	36,4	47,0
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	44,4	41,2	35,6	46,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	33,4	30,3	24,6	35,3
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	34,6	31,5	25,8	36,5
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	34,9	31,7	26,0	36,7
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	33,6	30,5	24,8	35,5
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	34,5	31,4	25,7	36,4
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	34,4	31,3	25,7	36,3
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	36,4	33,3	27,6	38,3
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	36,3	33,2	27,5	38,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	36,1	33,0	27,3	38,0
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	38,6	35,5	29,8	40,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: parkeren 12-11-2013
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	38,2	35,1	29,4	40,1
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	38,7	35,6	29,9	40,6
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	40,5	37,4	31,7	42,4
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	39,8	36,7	31,1	41,7
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	40,3	37,2	31,5	42,2
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	47,2	44,1	38,5	49,1
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	45,6	42,5	36,8	47,5
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	44,2	41,1	35,4	46,1
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	50,7	47,6	42,0	52,6
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	47,3	44,2	38,6	49,2
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	45,1	42,0	36,4	47,0
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	46,7	43,6	38,0	48,6
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	46,0	42,9	37,2	47,9
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	44,7	41,6	36,0	46,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	43,3	40,2	34,5	45,2
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	43,4	40,3	34,7	45,3
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	43,0	39,9	34,2	44,9
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	49,5	46,4	40,8	51,4
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	49,0	45,9	40,3	50,9
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	48,0	44,9	39,3	49,9
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	52,8	49,7	44,0	54,7
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	49,3	46,2	40,5	51,2
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	47,4	44,3	38,7	49,3
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	50,0	46,9	41,3	51,9
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	48,2	45,1	39,4	50,1
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	46,7	43,6	37,9	48,6
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	49,5	46,4	40,8	51,4
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	48,5	45,4	39,7	50,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	47,2	44,1	38,4	49,1
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	45,0	41,9	36,2	46,9
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	44,9	41,8	36,1	46,8
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	44,5	41,4	35,7	46,4
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	41,5	38,4	32,7	43,4
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	41,8	38,7	33,1	43,7
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	41,7	38,6	32,9	43,6
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	35,9	33,4	26,5	38,4
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	36,8	33,9	27,4	38,9
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	36,5	33,3	27,4	38,3
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	36,2	33,0	27,2	38,0
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	36,2	33,0	27,2	38,0
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	36,8	33,6	27,8	38,6
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	33,7	30,6	24,9	35,6
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	32,4	29,3	23,6	34,3
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	24,7	21,7	15,8	26,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	23,7	20,9	14,7	25,9
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	23,7	21,2	14,6	26,2
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	25,7	23,7	16,4	28,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 9: Gecumuleerde geluidbelastingen (excl. aftrek)

Gecumuleerde geluidsbelasting in dB (tbv BOUWBESLUIT)

conform: Reken en meetvoorschrift 2012 (bijlage I, hoofdstuk 2)

project: Wilhelminawerf te Utrecht
projectnr.: 12.0948.v02
omschrijving: cumulatie industrielawaai (HWC + parkeren) en wegverkeerlawaai

L^*_{VL} **= 1,00*L_{VL} + 0,00**
L^*_{RL} **= 0,95*L_{RL} - 1,40**
L^*_{IL} **= 1,00*L_{IL}+ 1,00**
L^*_{LL} **= 0,98*L_{LL} + 7,03**

L_{CUM} **= 10log[som(10^(L^*_n/10)]**
n = VL, RL, IL, LL

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
100_A	blok A APP 1-10-21-32	1,5	53,9		47,3		**55,0**
100_B	blok A APP 1-10-21-32	4,5	53,9		48,8		**55,3**
100_C	blok A APP 1-10-21-32	7,5	53,7		49,8		**55,5**
100_D	blok A APP 1-10-21-32	10,5	53,6		51,5		**56,1**
101_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	53,9		44,7		**54,5**
101_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	53,9		45,4		**54,6**
101_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	53,8		46,5		**54,7**
101_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	53,7		48,9		**55,2**
102_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	51,7		46,8		**53,2**
102_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	51,8		46,7		**53,2**
102_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	52,1		46,9		**53,5**
102_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	52,4		48,8		**54,3**
103_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5	49,2		48,5		**52,4**
103_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5	49,7		48,5		**52,6**
103_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5	50,7		48,5		**53,2**
103_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5	51,2		49,3		**53,8**
104_A	blok A APP 43-51	13,5	51,8		48,1		**53,7**
104_B	blok A APP 43-51	16,5	52,0		50,2		**54,7**
105_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	48,6		48,8		**52,2**
105_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,5	49,2		48,7		**52,5**
105_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,5	50,3		47,4		**52,5**
105_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	48,6		48,8		**52,2**
105_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,5	51,7		47,1		**53,3**
105_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,5	51,9		47,7		**53,6**
106_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5	52,1		48,6		**54,0**
106_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5	52,6		50,7		**55,2**
107_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5	47,1		48,6		**51,6**
107_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5	48,2		47,7		**51,5**
107_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5	49,4		46,1		**51,4**
107_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5	50,3		46,5		**52,1**
108_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5	46,6		46,4		**50,0**
108_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5	47,8		44,5		**49,8**
108_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5	48,8		44,7		**50,5**
108_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5	49,7		45,0		**51,2**
109_B	blok A APP x-20-31-42	4,5	46,9		42,2		**48,4**
109_C	blok A APP x-20-31-42	7,5	48,1		42,7		**49,5**
109_D	blok A APP x-20-31-42	10,5	49,2		43,2		**50,4**
110_B	blok A APP x-20-31-42	4,5	46,4		53,3		**55,0**
110_C	blok A APP x-20-31-42	7,5	47,2		53,9		**55,6**
110_D	blok A APP x-20-31-42	10,5	48,5		54,4		**56,2**
111_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5	34,8		**55,1**		**56,1**
111_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5	37,1		**55,0**		**56,1**
111_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5	41,8		**55,0**		**56,2**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]	
111_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5	44,9		**55,0**		**56,3**	
112_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5	35,8		**55,0**		**56,0**	
112_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5	38,0		**55,0**		**56,1**	
112_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5	43,4		**55,0**		**56,2**	
112_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5	45,7		**55,0**		**56,4**	
113_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	36,2		**55,0**		**56,0**	
113_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,5	38,3		**55,0**		**56,1**	
113_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,5	41,7		**55,0**		**56,2**	
113_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	36,2		**55,0**		**56,0**	
113_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,5	45,1		**55,0**		**56,3**	
113_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,5	45,6		**55,0**		**56,4**	
114_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5	46,0		**55,0**		**56,4**	
114_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5	46,8		**55,0**		**56,5**	
115_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5	36,3		**55,0**		**56,0**	
115_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5	38,4		**55,0**		**56,1**	
115_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5	44,4		**55,0**		**56,3**	
115_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5	46,1		**55,0**		**56,4**	
116_A	blok A APP 43-51	13,5	46,2		**55,0**		**56,4**	
116_B	blok A APP 43-51	16,5	46,7		**55,0**		**56,5**	
117_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	37,1		**55,0**		**56,1**	
117_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	37,9		**55,0**		**56,1**	
117_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	41,6		**55,0**		**56,2**	
117_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	43,7		**55,0**		**56,3**	
118_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	48,3		56,1		**57,6**	**D**
118_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	48,8		57,3		**58,8**	**D**
118_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	48,9		59,2		**60,5**	**D**
118_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	48,6		59,7		**61,0**	**D**
119_A	blok A APP 59-61	19,5	50,4		54,3		**56,5**	
119_B	blok A APP 59-61	22,5	51,3		56,0		**58,0**	**D**
120_A	blok A APP 60-62	19,5	47,1		54,7		**56,3**	
120_B	blok A APP 60-62	22,5	49,0		56,7		**58,3**	**D**
121_A	blok A APP 43-51	13,5	50,5		53,2		**55,8**	
121_B	blok A APP 43-51	16,5	51,2		54,5		**56,9**	
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,5	45,0		44,6		**48,3**	
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,5	45,5		47,5		**50,2**	
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,5	45,6		48,7		**51,1**	
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,5	46,1		49,8		**52,1**	
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,5	46,7		51,8		**53,7**	
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,5	47,3		53,2		**55,0**	
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,5	47,4		53,5		**55,3**	
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,5	41,2		45,8		**47,9**	
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,5	43,4		47,3		**49,5**	
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,5	45,5		48,7		**51,1**	
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,5	46,9		50,5		**52,8**	
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,5	47,5		52,5		**54,5**	
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,5	47,6		53,0		**54,9**	
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,5	46,4		53,2		**54,9**	
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,5	43,7		51,5		**53,0**	
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,5	45,2		53,7		**55,2**	
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,5	46,6		54,1		**55,7**	
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,5	47,2		54,5		**56,1**	
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,5	47,5		54,8		**56,4**	
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,5	46,8		55,0		**56,5**	
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,5	48,6		52,7		**54,9**	
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,5	49,6		53,1		**55,4**	
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,5	51,1		53,5		**56,1**	
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,5	51,8		53,9		**56,6**	
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,5	52,1		54,1		**56,9**	
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,5	44,0		52,9		**54,3**	
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,5	45,7		53,3		**54,9**	
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,5	47,0		53,6		**55,3**	
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,5	47,6		53,9		**55,6**	
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,5	47,5		54,1		**55,8**	

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,5	47,6		54,2		**55,9**
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,5	47,7		51,9		**54,0**
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,5	49,4		52,2		**54,7**
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,5	51,4		52,7		**55,7**
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,5	52,0		53,0		**56,1**
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,5	52,3		53,3		**56,4**
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,5	44,2		49,7		**51,6**
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,5	44,6		50,0		**51,9**
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,5	45,4		50,3		**52,3**
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,5	46,9		50,6		**52,8**
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,5	47,7		50,7		**53,2**
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,5	47,6		50,8		**53,2**
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5	47,5		50,9		**53,3**
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,5	44,6		49,7		**51,6**
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,5	45,5		49,8		**51,9**
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,5	46,8		50,0		**52,4**
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,5	47,1		50,1		**52,5**
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,5	46,3		50,3		**52,5**
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,5	46,8		50,3		**52,6**
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,5	41,3		48,9		**50,5**
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,5	43,0		49,3		**51,0**
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,5	44,1		49,4		**51,3**
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,5	45,4		49,5		**51,6**
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,5	46,0		49,5		**51,9**
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,5	45,9		49,6		**51,9**
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,5	47,3		49,7		**52,4**
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,5	42,7		49,1		**50,8**
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,5	43,3		49,3		**51,1**
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,5	44,2		49,2		**51,2**
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,5	44,9		49,2		**51,3**
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,5	46,2		49,2		**51,7**
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,5	48,2		49,3		**52,4**
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,5	47,2		46,5		**50,4**
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,5	48,1		46,9		**51,0**
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,5	48,9		46,8		**51,4**
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,5	49,8		46,7		**51,9**
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,5	51,2		44,8		**52,3**
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,5	52,5		44,5		**53,3**
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,5	54,1		44,5		**54,7**
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,5	49,7		47,2		**52,0**
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,5	49,8		46,7		**51,9**
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,5	50,4		44,8		**51,7**
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,5	51,4		43,9		**52,3**
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,5	52,1		43,5		**52,8**
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,5	53,2		43,5		**53,7**
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,5	49,5		46,3		**51,5**
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,5	49,8		46,3		**51,8**
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,5	49,6		46,0		**51,5**
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,5	50,2		44,1		**51,4**
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,5	51,2		43,2		**52,0**
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,5	52,0		42,9		**52,6**
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,5	52,9		42,5		**53,4**
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,5	49,7		45,7		**51,4**
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,5	49,7		45,3		**51,3**
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,5	50,3		42,9		**51,2**
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,5	51,4		42,4		**52,0**
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,5	52,2		42,0		**52,7**
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,5	53,0		41,5		**53,4**
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,5	49,6		44,9		**51,1**
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,5	49,4		45,0		**51,0**
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,5	49,6		43,0		**50,7**
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,5	50,2		42,1		**51,0**
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,5	51,4		41,7		**52,0**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,5	52,3		41,4		**52,7**
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5	53,0		41,1		**53,3**
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,5	49,6		45,4		**51,3**
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,5	49,8		43,8		**51,0**
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,5	50,3		43,0		**51,2**
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,5	51,5		42,7		**52,2**
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,5	52,3		42,4		**52,8**
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,5	53,0		42,0		**53,4**
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,5	53,6		41,0		**53,9**
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,5	54,5		40,9		**54,7**
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,5	54,8		41,2		**55,0**
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,5	55,4		41,7		**55,6**
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,5	55,3		43,8		**55,7**
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,5	50,2		43,0		**51,1**
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,5	50,3		42,9		**51,2**
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,5	50,7		42,9		**51,5**
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,5	51,7		43,3		**52,4**
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,5	52,5		43,5		**53,1**
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,5	53,1		44,1		**53,7**
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,5	53,7		43,4		**54,2**
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,5	54,4		43,5		**54,8**
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,5	54,8		43,8		**55,2**
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,5	55,3		44,2		**55,7**
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,5	55,3		45,6		**55,9**
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,5	49,7		45,3		**51,3**
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,5	49,9		44,7		**51,3**
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,5	50,0		44,8		**51,4**
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,5	50,2		45,0		**51,6**
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,5	51,1		45,3		**52,4**
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,5	51,8		45,9		**53,0**
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,5	52,9		47,1		**54,1**
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5	47,7		52,5		**54,5**
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5	48,8		53,2		**55,3**
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	48,6		53,5		**55,5**
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	48,9		53,8		**55,8**
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	49,2		54,0		**56,0**
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5	51,6		39,7		**51,9**
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5	54,3		40,1		**54,5**
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	55,4		41,2		**55,6**
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	56,1		41,9		**56,3**
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	56,1		43,6		**56,4**
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5	49,2		51,5		**54,2**
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5	48,2		50,1		**52,9**
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5	41,1		50,8		**52,2**
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5	39,1		50,9		**52,1**
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5	37,4		51,3		**52,4**
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5	37,6		51,1		**52,3**
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5	50,4		47,4		**52,5**
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5	53,0		47,2		**54,2**
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5	55,2		44,9		**55,7**
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5	55,1		43,7		**55,5**
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5	55,0		44,6		**55,5**
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5	54,9		45,8		**55,5**
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,5	46,2		49,7		**52,0**
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,5	46,1		49,9		**52,1**
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,5	46,6		49,9		**52,3**
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,5	47,3		50,0		**52,5**
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,5	48,4		49,7		**52,7**
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,5	49,4		49,9		**53,2**
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,5	40,2		50,5		**51,8**
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,5	42,1		50,7		**52,1**
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,5	42,9		50,8		**52,3**
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,5	43,8		50,9		**52,5**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,5	44,4		50,9		**52,6**
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,5	44,9		49,0		**51,2**
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5	42,6		52,4		**53,7**
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5	43,3		52,5		**53,9**
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	44,0		52,6		**54,0**
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	44,7		51,6		**53,2**
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	45,3		51,7		**53,4**
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	46,0		51,8		**53,6**
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,5	44,1		52,6		**54,0**
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,5	44,5		52,8		**54,3**
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,5	45,0		52,0		**53,6**
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,5	45,6		52,1		**53,8**
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,5	45,7		52,1		**53,8**
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,5	46,5		50,3		**52,5**
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,5	43,9		50,8		**52,4**
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,5	45,2		50,9		**52,7**
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,5	45,5		50,0		**52,1**
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,5	45,7		50,1		**52,2**
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,5	46,1		50,2		**52,4**
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,5	45,8		50,3		**52,4**
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,5	46,6		49,6		**52,0**
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,5	46,1		49,7		**52,0**
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,5	46,2		49,9		**52,2**
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,5	46,6		50,0		**52,3**
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,5	46,2		50,1		**52,3**
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,5	46,2		46,6		**50,0**
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,5	47,0		46,5		**50,3**
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,5	53,3		46,3		**54,3**
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,5	55,3		46,0		**55,9**
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,5	55,4		46,0		**56,0**
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	54,1		45,1		**54,7**
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,5	52,9		51,0		**55,5**
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,5	54,0		50,2		**55,8**
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,5	56,4		49,4		**57,4**
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,5	57,6		48,3		**58,2**
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,5	58,0		47,4		**58,5**
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	50,3		46,6		**52,2**
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,5	53,8		50,8		**55,9**
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,5	54,7		49,9		**56,2**
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,5	56,4		49,1		**57,3**
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,5	57,3		48,2		**57,9**
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,5	57,6		47,5		**58,1**
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,5	53,3		52,7		**56,5**
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,5	54,2		51,7		**56,5**
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,5	55,8		50,8		**57,3**
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,5	56,7		49,9		**57,7**
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,5	57,1		49,1		**57,9**
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,5	57,5		48,4		**58,1**
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5	52,5		52,7		**56,2**
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5	53,3		51,8		**56,1**
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	54,8		51,0		**56,6**
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	55,6		49,8		**56,8**
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	56,1		48,9		**57,0**
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	56,6		48,2		**57,3**
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,5	51,1		51,1		**54,6**
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,5	51,9		50,5		**54,7**
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,5	52,7		49,8		**54,9**
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,5	54,1		49,1		**55,6**
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,5	54,8		47,7		**55,8**
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,5	55,5		47,1		**56,2**
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,5	48,7		47,2		**51,5**
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,5	49,3		48,3		**52,3**
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,5	48,0		48,5		**51,8**

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L_{VL} [dB]	Spoor L_{RL} [dB]	Industrie # L_{IL} [dB(A)]	Luchtvaart L_{LL} [dB]	L_{CUM} [dB]
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,5	55,6		43,1		**55,9**
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,5	55,9		42,9		**56,2**
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,5	56,1		43,2		**56,4**
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,5	55,9		42,9		**56,2**
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,5	56,2		42,4		**56,4**
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,5	56,5		42,7		**56,7**
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,5	56,7		42,8		**56,9**
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,5	57,0		42,9		**57,2**
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,5	57,1		44,0		**57,4**
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	57,3		43,7		**57,5**
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	57,5		43,5		**57,7**
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	57,5		44,5		**57,8**
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	60,1		49,3		**60,5**
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	60,3		47,9		**60,6**
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	60,3		46,9		**60,5**
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,5	60,8		52,7		**61,6**
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,5	60,9		49,3		**61,3**
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,5	60,8		47,4		**61,0**
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,5	61,0		49,3		**61,4**
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,5	61,3		48,1		**61,6**
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,5	61,3		46,8		**61,5**
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,5	58,5		45,5		**58,8**
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,5	59,3		45,8		**59,5**
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,5	59,6		45,6		**59,8**
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,5	47,2		51,7		**53,8**
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,5	48,1		51,1		**53,6**
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,5	48,9		50,3		**53,2**
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,5	42,7		55,0		**56,2**
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,5	44,0		51,7		**53,3**
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,5	45,5		50,3		**52,3**
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,5	41,9		53,2		**54,4**
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,5	42,4		52,0		**53,3**
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,5	44,6		51,1		**52,8**
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,5	46,4		52,7		**54,4**
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,5	47,8		52,0		**54,1**
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,5	53,0		51,2		**55,6**
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,5	47,4		50,0		**52,6**
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,5	48,4		50,1		**52,9**
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,5	49,7		50,0		**53,4**
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,5	44,5		50,1		**51,9**
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,5	45,4		50,3		**52,3**
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,5	47,1		50,3		**52,7**

#: cumulatie van parkeren en HWC
D: dove gevel

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Bijlage 10: Memo beoordeling laag frequent geluid in appartementen

DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM
Postbus 9396
1006 AJ AMSTERDAM

T +31 (0)20-6967181
F +31 (0)20-6634962
E Amsterdam@chri.nl
www.chri.nl

K.v.K 58792562
IBAN NL71 RABO 0112 075584

MEMO

T.a.v. De heer R. Goes
Van ir. B. Verheggen

Datum	Referentie	E-mail	Behandeld door
18 februari 2015	20131482-08	babette.verheggen@dpa.nl	B. Verheggen/TvD

Betreft **Wilhelminawerf Utrecht; Binnenniveaus t.g.v. HWC Kanaalweg**

In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor het plan Wilhelminawerf is door ons de geluidwering van de gevel van het plan getoetst aan de eisen uit het Bouwbesluit. Het plan is gelegen binnen de geluidzone van diverse wegen en van de HulpwarmteCentrale Kanaalweg (HWC). Omdat tegelijkertijd ook een bestemmingsplanprocedure wordt doorlopen zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening de optredende binnenniveaus ten gevolge van de HWC nader beschouwd. Hierbij is ook de laagfrequente bijdrage in het geluid betrokken, welke bij een beoordeling aan de eisen uit het Bouwbesluit achterwege kan blijven.

Uitgangspunten

De optredende geluidniveaus ten gevolge van de HWC worden gekenmerkt door een laagfrequente bijdrage. Het middels het geluidmodel berekende spectrum ter plaatse van de maatgevende woning is in de navolgende tabel weergegeven.

Tabel1 Spectrum HWC

Octaafband	**63 Hz**	**125 Hz**	**250 Hz**	**500 Hz**	**1000 Hz**	**2000 Hz**
Correctieterm	-2	-11	-13	-14	-13	-16

Met behulp van dit spectrum zijn aanvullende berekeningen opgesteld voor het woningtype 3.41. Dit woningtype ondervindt de maatgevende geluidbelasting. De berekende geluidbelasting volgens het rekenmodel bedraagt 60 dB etmaalwaarde. Echter in het rekenmodel is de geluiduitstraling van de schoorsteen zeer ongunstig gemodelleerd. Binnen de mogelijkheden van de “Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999” kan de schoorsteen anders worden gemodelleerd. Dit resulteert in een 2 dB(A) lagere geluidbelasting: 58 dB(A) etmaalwaarde.

De geluidbelasting van 58 dB(A) etmaalwaarde is gehanteerd in de aanvullende berekeningen. De geluidniveaus in de afzonderlijke etmaalperioden bedragen:

- Dagperiode: 48,8 dB(A)
- Avondperiode: 48,8 dB(A)
- Nachtperiode: 48,0 dB(A)

In de berekeningen is verder uitgegaan van de geluidwerende voorzieningen welke benodigd zijn om te kunnen voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit. Deze maatregelen bestaan uit:

Oostgevel

- Dubbel glas 4/15/5;
- Lichte paneelconstructies met een massa van 30 tot 40 kg/m^2;
- Ventilatievoorzieningen BUVA Acoustream;

Westgevel

- Dubbel glas 4/15/5;
- Lichte paneelconstructies met een massa van 30 tot 40 kg/m^2;

Noordgevel

- Verzwaarde paneelconstructies met een massa van minimaal 55 kg/m^2;

Dak

- Dakelementen met een geluidisolatie van minimaal $R_{A,weg}$ = 32 dB(A). Dit houdt in dat geen hardschuim als isolatiemateriaal toegepast kan worden.

De slaapkamer van woningtype 3.41 is niet direct onder de schuine kap gelegen, maar is voorzien van een extra betonnen plafond. De geluidbijdrage via de lichte dakconstructie is in de slaapkamer verwaarloosbaar.

Van veel producten zijn slechts indicatieve gegevens beschikbaar van de laagfrequente geluidisolatie. De geluidisolatie in de 63 Hz-octaafband is bepaald op basis van de beschikbare testresultaten (beglazing, paneelconstructies) of literatuur.

Berekeningsresultaten

In de navolgende tabel zijn de berekende geluidniveaus in de woon- en slaapkamer van de maatgevende woning (bouwnummer 3.41) weergegeven. Berekeningsresultaten zijn in de bijlage bij deze memo opgenomen.

Tabel 2 Berekende binnenniveaus

Woonkamer	Dagperiode	36,2 dB(A)	Etmaalwaarde* 45,4 dB(A)
	Avondperiode	36,2 dB(A)	
	Nachtperiode	35,4 dB(A)	
Slaapkamer	Dagperiode	24,7 dB(A)	Etmaalwaarde* 33,9 dB(A)
	Avondperiode	24,7 dB(A)	
	Nachtperiode	23,9 dB(A)	

*: Etmaalwaarde is de hoogste waarde van het geluidniveau in de dagperiode + 0 dB(A), de avondperiode + 5 dB(A) of de nachtperiode +10 dB(A).

Beoordeling

De berekende geluidniveaus variëren van 36 dB(A) in de woonkamer tot 25 dB(A) in de slaapkamer. De etmaalwaarde voor de woon- en slaapkamer bedraagt resp. 45 en 34 dB(A).

In de Wet geluidhinder worden voor de onderhavige situatie geen eisen gesteld aan het binnenniveau in de woningen. In het Bouwbesluit wordt uitgegaan van een toelaatbaar binnenniveau van maximaal 35 dB(A) etmaalwaarde. Wanneer voor de beoordeling van de berekende binnenniveaus wordt aangesloten bij het Bouwbesluit, blijkt dat enkel in de woonkamer een overschrijding van deze waarde optreedt. In de dagperiode bedraagt deze overschrijding 1 dB(A), in de avondperiode 6 dB(A) en in de nachtperiode 10 dB(A)

Een verschil van 1 dB(A) in geluidniveau is niet hoorbaar, verschillen van 6 tot 10 dB(A) zijn wel hoorbaar. In de nachtperiode verblijft men in de regel echter niet in de woonkamer, maar in de slaapkamer. Hier wordt wel aan de eisen voldaan. Enkel tijdens de avondperiode blijft een potentieel hinderlijke situatie aanwezig. Gelet op de beperkte bedrijfsduur van de HWC onder normale omstandigheden (tijdens piekmomenten of calamiteiten, slechts enkele dagen per jaar) wordt het optredende binnenniveau in de avondperiode niet als onredelijk bezwarend geacht.

Slotopmerking

Tot slot merken wij op dat de hiervoor gepresenteerde geluidniveaus zijn gebaseerd op een rekenmodel welke de huidige situatie van de HWC zou omvatten, maar welke niet overeenstemt met de vergunde situatie van de HWC uit 1990. Sinds 1990 zijn door de HWC een tweetal meldingen gedaan van wijziging van de inrichting. Deze zijn echter door de melder als akoestisch niet-relevant aangemerkt. Het rekenmodel van de daadwerkelijk vergunde situatie genereert lagere geluidniveaus. Ook is er volgens informatie van de Gemeente Utrecht geen sprake van een relevante laagfrequente geluidbijdrage. De juridische status van het nu gebruikte rekenmodel is daarmee onduidelijk. Het is dan ook de vraag of de laagfrequente geluidemissie van de HWC het juiste uitgangspunt is.

project	**20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum	05-09-2014
Opdrachtgever	
Uitgevoerd door	NDI

gebouw	***Woning bwnr 3.41 IL (+63 Hz BVE)**
Rekenmethode	NPR 5272
	V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum	handinvoer
Uitgevoerd door	BVE

				totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
Ci					-2.0	-11.0	-13.0	-14.0	-13.0	-16.0	--	--

verblijfsgebied	**VG1**			totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
Geluidbelasting	58	dB										
Opgegeven in			Letmaal									
Su,tot	61.9	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)									
GA;k	**18.1**	**dB**										
GA;k, vereist		dB										
debiet	**45.0**	**dm3/s**										
debiet, vereist	35.0	dm3/s										

WK												
Su,ruimte	51.7	m2										
GA;k	**12.6**	**dB**										
GA;k, vereist		dB										
V	50.7	m3										
T,ref	0.5	s										
GA	**12.6**	**dB**		GA	12.8	26.5	36.1	42.0	46.8	54.2	0.0	0.0
Lp	45.4	dB		Lp	45.2	31.5	21.9	16.0	11.2	3.8	0.0	0.0

Westgevel

Su,gevel 5.3 m2 Cl 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel 23.8 dB

GA,gevel 23.8 dB GA,g 23.8 24.1 36.7 44.0 53.6 56.4 60.6 0.0 0.0

Gi,g 22.1 25.7 31 39.6 43.4 44.6 -99.9 -99.9

Lp,gevel 34.2 dB Lp,g 34.2 33.9 21.3 14.0 4.4 1.6 -2.6 0.0 0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	3.96m2	*pa30f(6	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	24.1	33.9	--	RA	15.8	14.0	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0	99.0	99.0
glas	1.00m2	*sgg01	glas	SGG 4/15/5	37.7	20.3	--	RA	24.9	24.3	23.1	20.6	30.1	40.3	39.0	36.1	35.0
				handinvoer				Cfs		-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
kozijn	0.34m2	*ko33 (6	kozijn	Kozijn K2	40.8	17.2	--	RA	21.8	20.0	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0	99.0	99.0
naad	4.80m	na55	naad	Eenzijdig gekit	62.5	-4.5	--	RA	55.1	99.0	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0	65.0	99.0
kier	4.40m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	54.6	3.4	--	RA	46.8	99.0	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0	99.0	99.0
begl rand	4.00m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	56.0	2.0	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0

Oostgevel

Su,gevel	13.5	m2						Cl		7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
GA;k,gevel	22.8	dB															
GA,gevel	22.8	dB						GA,g	22.8	23.2	35.3	40.0	43.7	49.1	57.9	0.0	0.0
								Gi,g		21.2	24.3	27	29.7	36.1	41.9	-99.9	-99.9
Lp,gevel	35.2	dB						Lp,g	35.2	34.8	22.7	18.0	14.3	8.9	0.1	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	6.80 m2	*pa30f(6	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	23.7	34.3	--	RA	15.8	14.0	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0	99.0	99.0
glas	5.00 m2	*sgg01	glas	SGG 4/15/5	32.7	25.3	--	RA	24.9	24.3	23.1	20.6	30.1	40.3	39.0	36.1	35.0
				handinvoer				Cfs		-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
kozijn	1.70 m2	*ko33 (6	kozijn	Kozijn K2	35.8	22.2	--	RA	21.8	20.0	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0	99.0	99.0
naad	15.40 m	na50	naad	Band en lat	52.2	5.8	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.4	2.6	--	RA	46.8	99.0	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0	99.0	99.0
begl rand	17.60 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	51.6	6.4	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
rooster	1.00 m	*sbub32	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR 63Hz	37.8	20.2	--	DneA	33.5	33.0	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2	99.0	99.0
				Celev: berekend				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				H: 0.0 m D: 0.0 m													
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde				Cpos		0.0	2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0	0.0	0.0
				Dv 0.1 m Dh m													
				RqA: 7.0													
				Qv: 22.5 dm3/s debiet: 22.5 dm3/s													

Noordgevel

Su,gevel	18.2	m2						Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	18.5	dB															
GA,gevel	18.5	dB						GA,g	18.5	18.7	32.7	44.7	50.7	54.7	62.7	0.0	0.0
								Gi,g		16.7	21.7	31.7	36.7	41.7	46.7	-99.9	-99.9
Lp,gevel	39.5	dB						Lp,g	39.5	39.3	25.3	13.3	7.3	3.3	-4.7	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	18.20 m2	*pa37b(	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m2	18.5	39.5	--	RA	21.8	20.0	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0	99.0	99.0

Dak

Su,gevel	20	m2			Cl		3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer				Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--													
hoogte gesloten ballustrade	--	m	H	-- m										
diepte balkon/galerij	--	m	D	-- m										
GA;k,gevel	15.1	dB												
GA,gevel	15.1	dB			GA,g	15.1	15.3	29.3	41.3	51.3	55.3	61.3	0.0	0.0
					Gi,g		13.3	18.3	28.3	37.3	42.3	45.3	-99.9	-99.9
Lp,gevel	42.9	dB			Lp,g	42.9	42.7	28.7	16.7	6.7	2.7	-3.3	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dak	20.00m2	*da32(6:	dak	DH5b: Wol-geisol.omgekeerde sporenka	15.1	42.9	--	RA	15.8	14.0	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0	99.0	99.0

SK

Su,ruimte	10.2	m2												
GA;k	**24.1**	**dB**												
GA;k, vereist		dB												
V	26	m3												
T,ref	0.5	s												
GA	**24.1**	**dB**			GA		24.5	36.6	41.2	44.0	49.4	58.5	0.0	0.0
Lp	33.9	dB			Lp		33.5	21.4	16.8	14.0	8.6	-0.5	0.0	0.0

Oostgevel

Su,gevel	10.2	m2						Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
GA;k,gevel	24.1	dB															
GA,gevel	24.1	dB						GA,g	24.1	24.5	36.6	41.2	44.0	49.4	58.5	0.0	0.0
								Gi,g		22.5	25.6	28.2	30	36.4	42.5	-99.9	-99.9
Lp,gevel	33.9	dB						Lp,g	33.9	33.5	21.4	16.8	14.0	8.6	-0.5	0.0	0.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	5.10m2	*pa30f(6	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	25.1	32.9	--	RA	15.8	14.0	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0	99.0	99.0
glas	3.80m2	*sgg01	glas	SGG 4/15/5	34.0	24.0	--	RA	24.9	24.3	23.1	20.6	30.1	40.3	39.0	36.1	35.0
				handinvoer				Cfs		-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
kozijn	1.30m2	*ko33 (6	kozijn	Kozijn K2	37.0	21.0	--	RA	21.8	20.0	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0	99.0	99.0
naad	11.50m	na50	naad	Band en lat	53.5	4.5	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
kier	5.80m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.5	2.5	--	RA	46.8	99.0	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0	99.0	99.0
begl rand	11.80m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	53.4	4.6	--	RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
rooster	1.00m	*sbub32	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR 63Hz	37.9	20.1	--	DneA	33.5	33.0	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2	99.0	99.0
				Celev: berekend				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				H: m D: m													
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde				Cpos		0.0	2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0	0.0	0.0
				Dv 0.1 m Dh m													
				RqA: 7.0													
				Qv: 22.5 dm3/s debiet: 22.5 dm3/s													

Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59

3 juni 2015 - HW 1123 ONTWERPBESLUIT

Vaststelling hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 Wet geluidhinder

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN UTRECHT

Besluiten tot het vaststellen van hogere waarden ingevolge artikel 59 en 83 Wet geluidhinder voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ten behoeve van het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Wilhelminawerf

Overwegingen

1. Voor het plangebied is een procedure gestart om te komen tot vaststelling van een nieuw bestemmingsplan.
2. Bij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure voor een plan dat in de zone van een weg (artikel 74 Wet geluidhinder) of in de zone van een industrieterrein (artikel 52 Wet geluidhinder) mag de geluidsbelasting op woningen binnen de zone niet hoger zijn dan de zogenaamde voorkeursgrenswaarde, in casu 48 dB (artikel 82 Wet geluidhinder), respectievelijk 50 dB(A) (artikel 44 Wet geluidhinder).
3. Het plangebied ligt in de geluidzones van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan, Overste den Oudenlaan/Europalaan, Kanaalweg/Parallelweg ("stedelijk gebied"; zie artikel 1 Wet geluidhinder, begripsbepaling) en de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland.
4. Artikel 83, tweede lid Wet geluidhinder, biedt de mogelijkheid om in stedelijk gebied woningen te bouwen met een hogere geluidsbelasting vanwege binnenstedelijk wegverkeer dan de voorkeurgrenswaarde tot maximaal 63 dB. Artikel 59 Wet geluidhinder, biedt de mogelijkheid om geluidsgevoelige bestemmingen te bouwen met een hogere geluidsbelasting vanwege industrielawaai dan de voorkeurgrenswaarde tot maximaal 55 dB(A). De geluidsbelastingen vanwege de onder overweging 3 genoemde bronnen gaan die waarden niet te boven.
5. Burgemeester en wethouders van Utrecht maken gebruik van hun bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde (artikel 110a Wet geluidhinder), omdat geluidsbeperkende maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard. De gemeente heeft in haar beleid (Geluidsnota Utrecht) aangegeven dat het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied - het gebied tussen de geluidsbron en de gevels van de woningen - in stedelijk gebied langs lokale wegen ruimtelijk en verkeerskundig ongewenst is.
   De aanleg van een geluidsreducerend wegdek op de Balijebrug zijnde het maatgevende deel van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan is niet realistisch omdat dit type verharding minder goed toepasbaar is op het brugwegdek. De geluidproductie van de hulpwarmtecentrale is vastgelegd in de milieuvergunning van de inrichting. Deze vergunning is gebaseerd op de Best Beschikbare Technieken. Het treffen van geluidmaatregelen aan de bron is derhalve niet doelmatig.
6. De vast te stellen hogere waarden zullen, overeenkomstig artikel 110a, zesde lid Wet geluidhinder, niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.
7. Artikel 3.30 van de Wet op de ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening maken het mogelijk dat diverse procedures gezamenlijk worden doorlopen. Dat wil zeggen dat de voorbereiding en bekendmaking van verschillende besluiten tegelijk worden behandeld. De

procedure wordt gevolgd overeenkomstig de Wro, de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, en artikel 110c van de Wet geluidhinder. Het ontwerp van het besluit ligt zes weken ter inzage.

Ontwerp Besluit

Een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Wilhelminawerf als volgt vast te stellen:

I Wegverkeerslawaai

Blok B:

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan	maximaal 52 dB

Blok D:

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan	maximaal 53 dB

Blok E:

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan	maximaal 54 dB
Vanwege de Kanaalweg/Parallelweg	maximaal 54 dB

II Industrielawaai

Blok A:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 55 dB(A)

Blok B:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 55 dB(A)

Blok C:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 51 dB(A)

Blok D:

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland	maximaal 53 dB(A)

Voor de situering van de waarneempunten wordt verwezen naar het "Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht" van Aveco de Bondt, kenmerk RdG/068/12.0948.v06, datum 19 februari 2015.

Aan het besluit worden voor de nieuwe woningen de volgende voorwaarden verbonden:

- Geluidsluwe gevel
  De woning heeft ten minste één gevel met een geluidsniveau niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen;
- Woningindeling
  De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Buitenruimte
  Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze gelegen aan een gevel waar de geluidsbelasting niet meer dan 5 dB hoger is dan de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning;

De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wet geluidhinder. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening (kunnen) worden gemaakt.

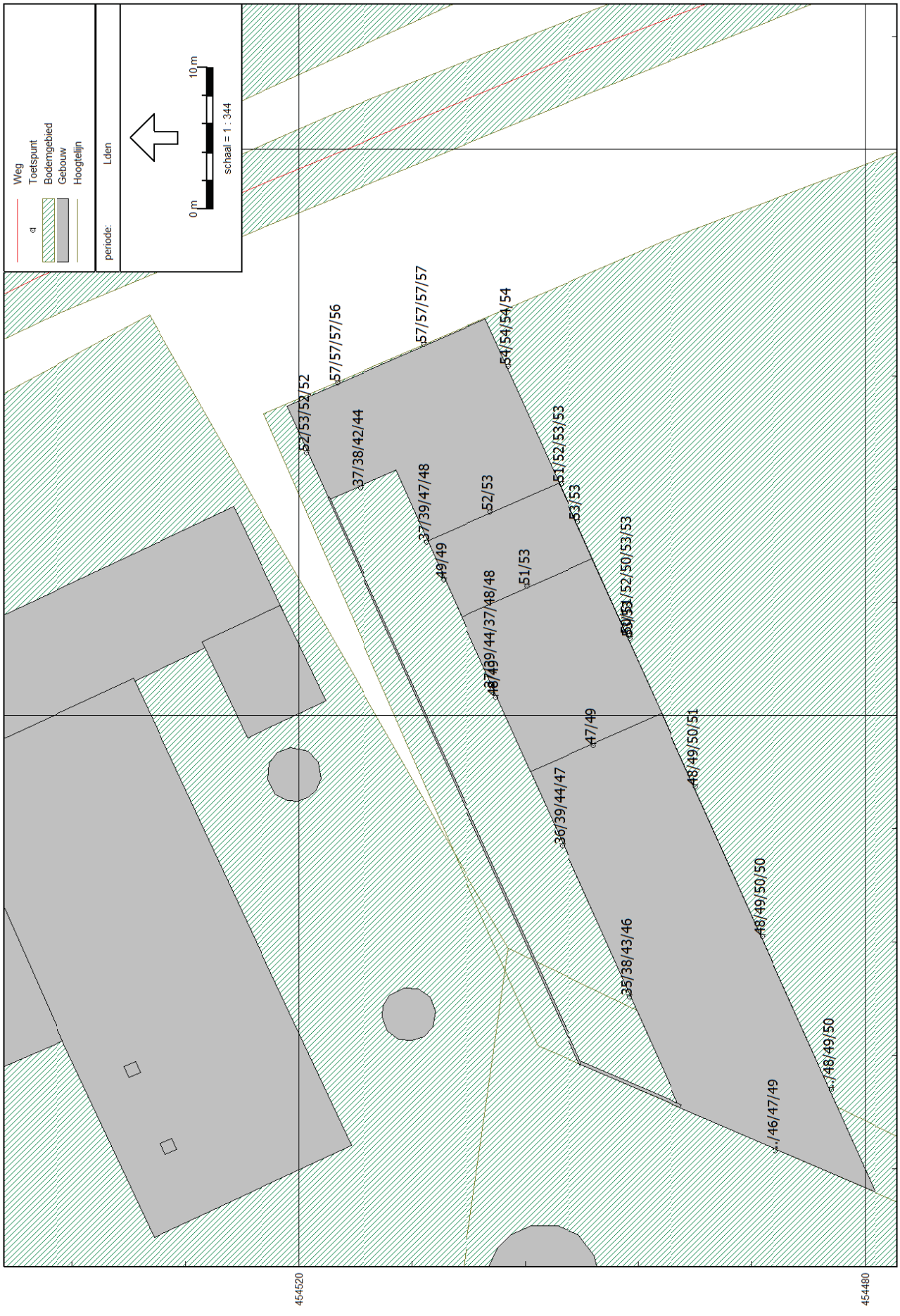
Burgemeester en wethouders van Utrecht,
Namens dezen:

A.M. Cox
Afdelingshoofd Expertise Milieu

Bijlage 3 Toetsing geluid binnen niveau Blok A

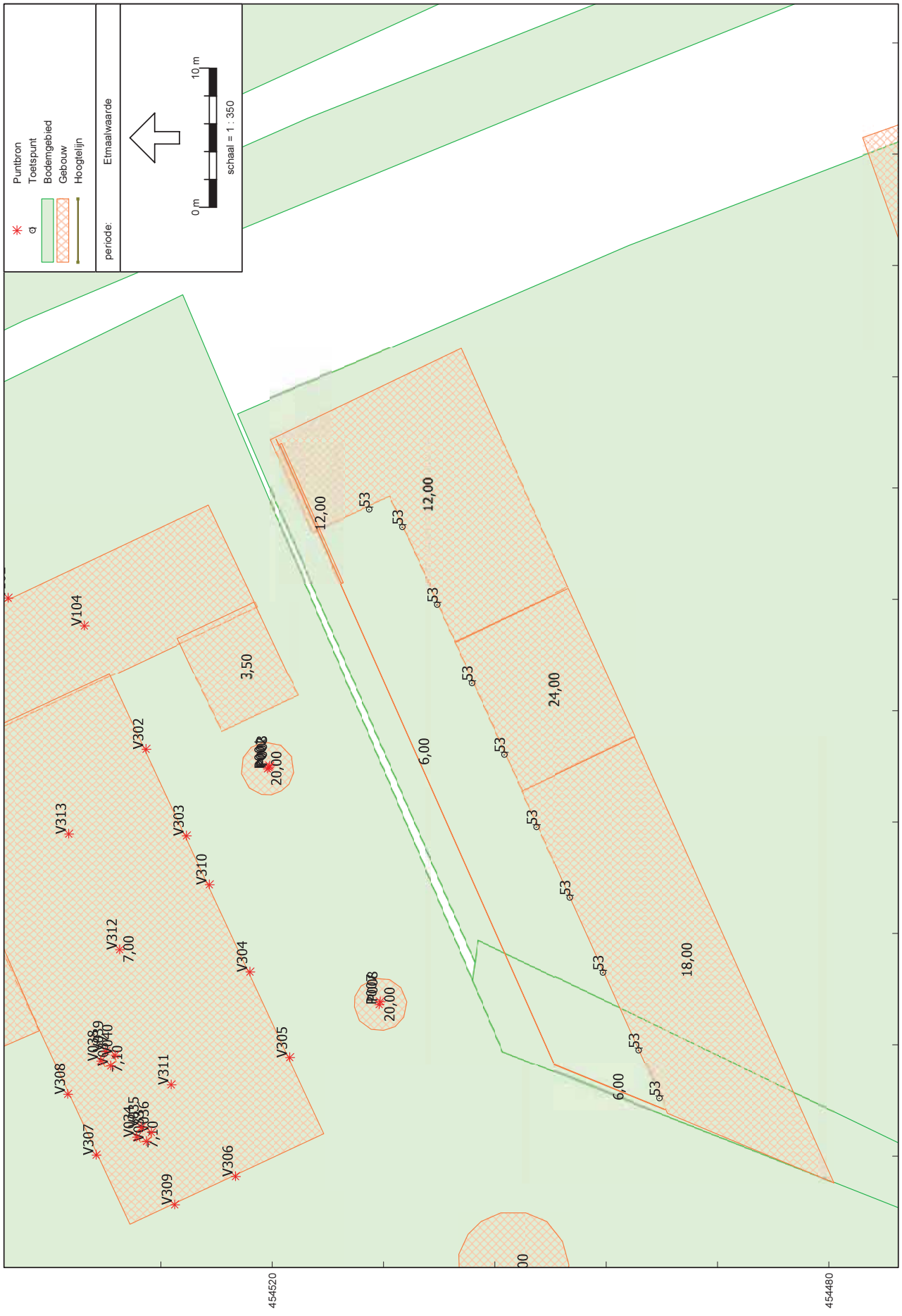
DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

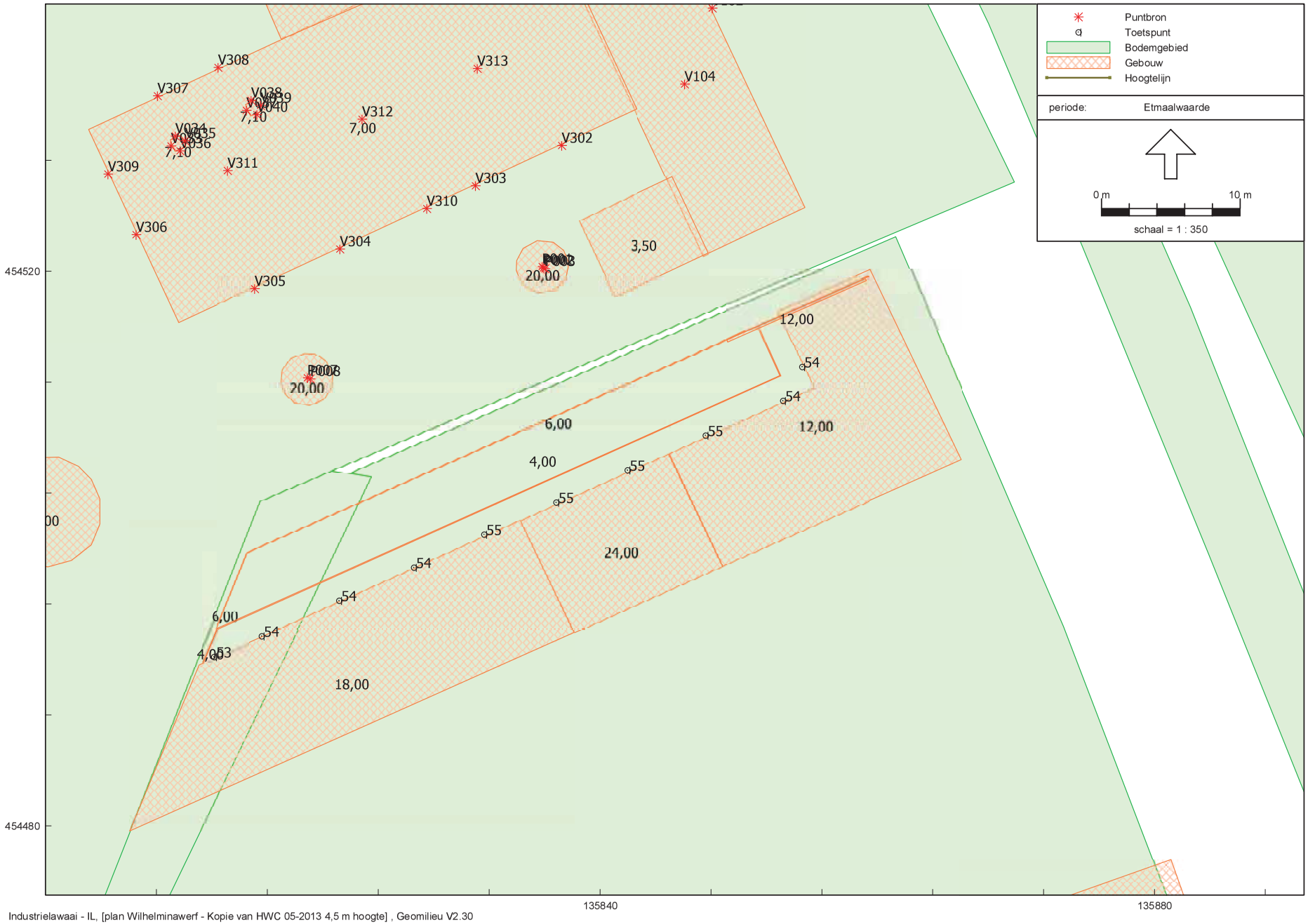
Bijlage VII Geluidbelastingen gevels


Weg
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Lden
0 m
10 m
schaal = 1 : 344
454520
454480
135880
135840
52/53/52/52
57/57/57/56
57/57/57/57
54/54/54/54
37/38/42/44
37/39/47/48
52/53
51/52/53/53
53/53
49/49
51/53
47/49
36/39/44/47
35/38/43/46
48/49/50/51
48/49/50/50
46/47/49
48/49/50
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerslawaai 12-11-2013] , Geomilieu V2.60

Kopie van HWC 05-2013 1,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:41

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

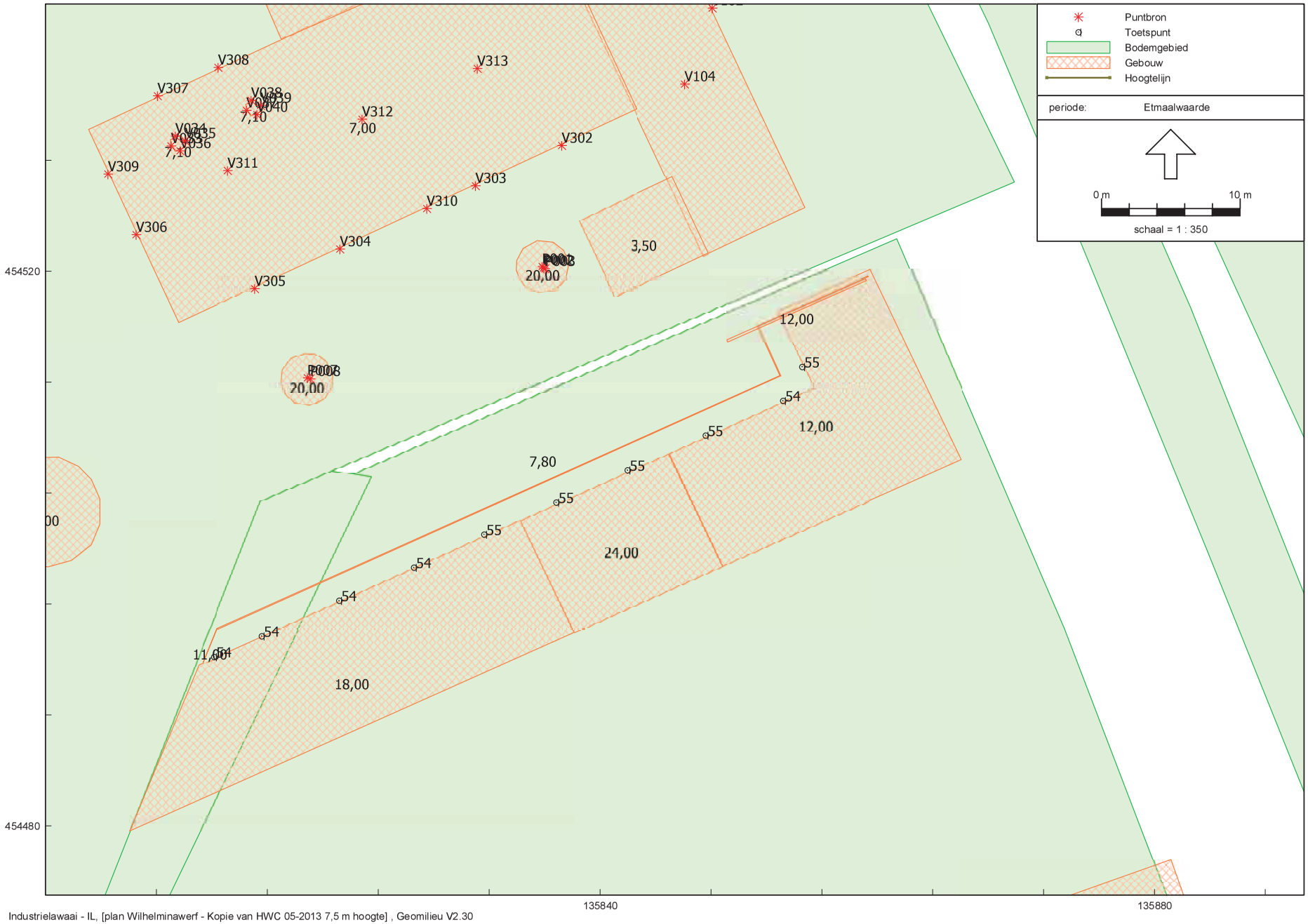




Kopie van HWC 05-2013 4,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:42

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

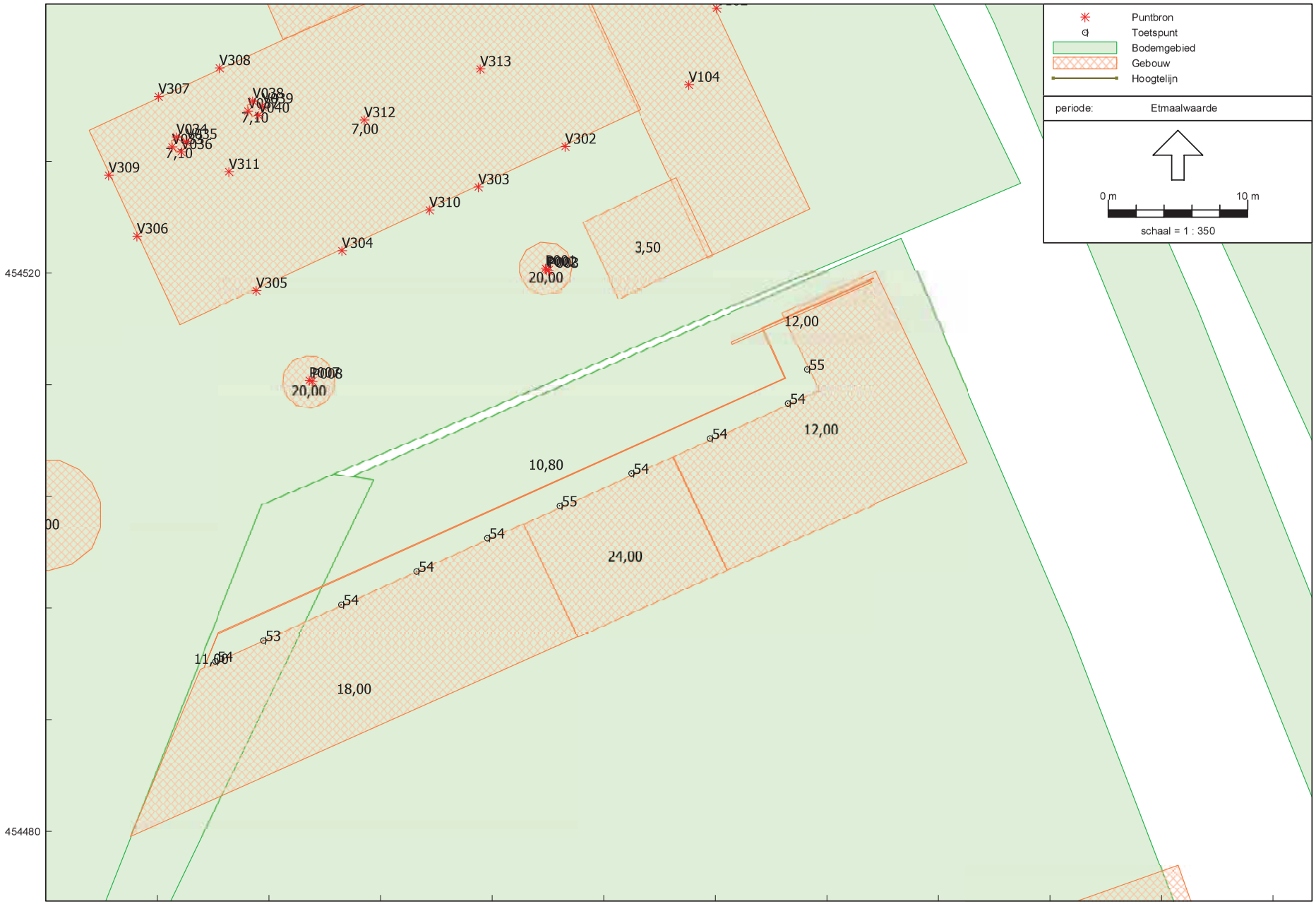
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 4,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30



Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 7,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

Kopie van HWC 05-2013 7,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:43

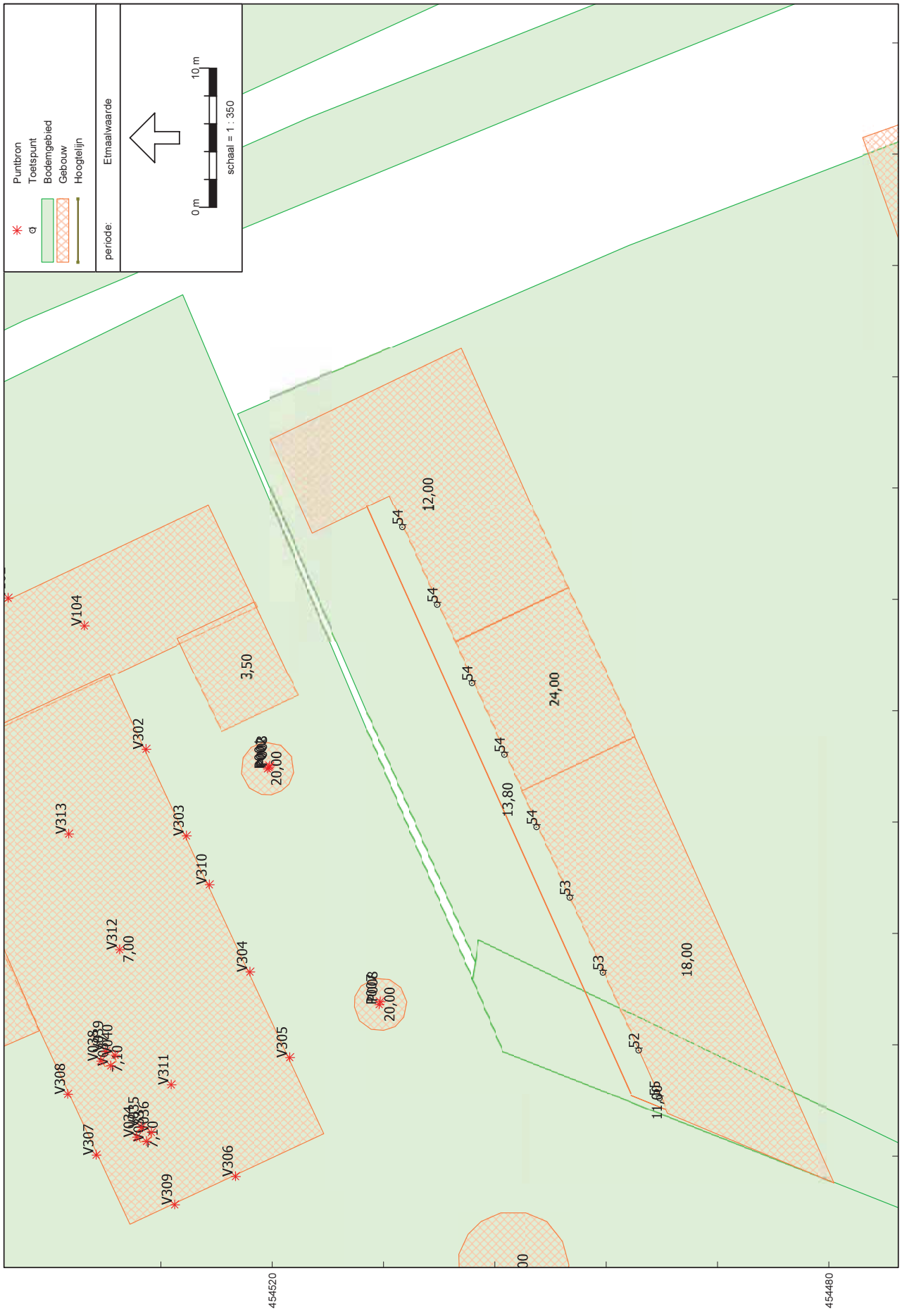
DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

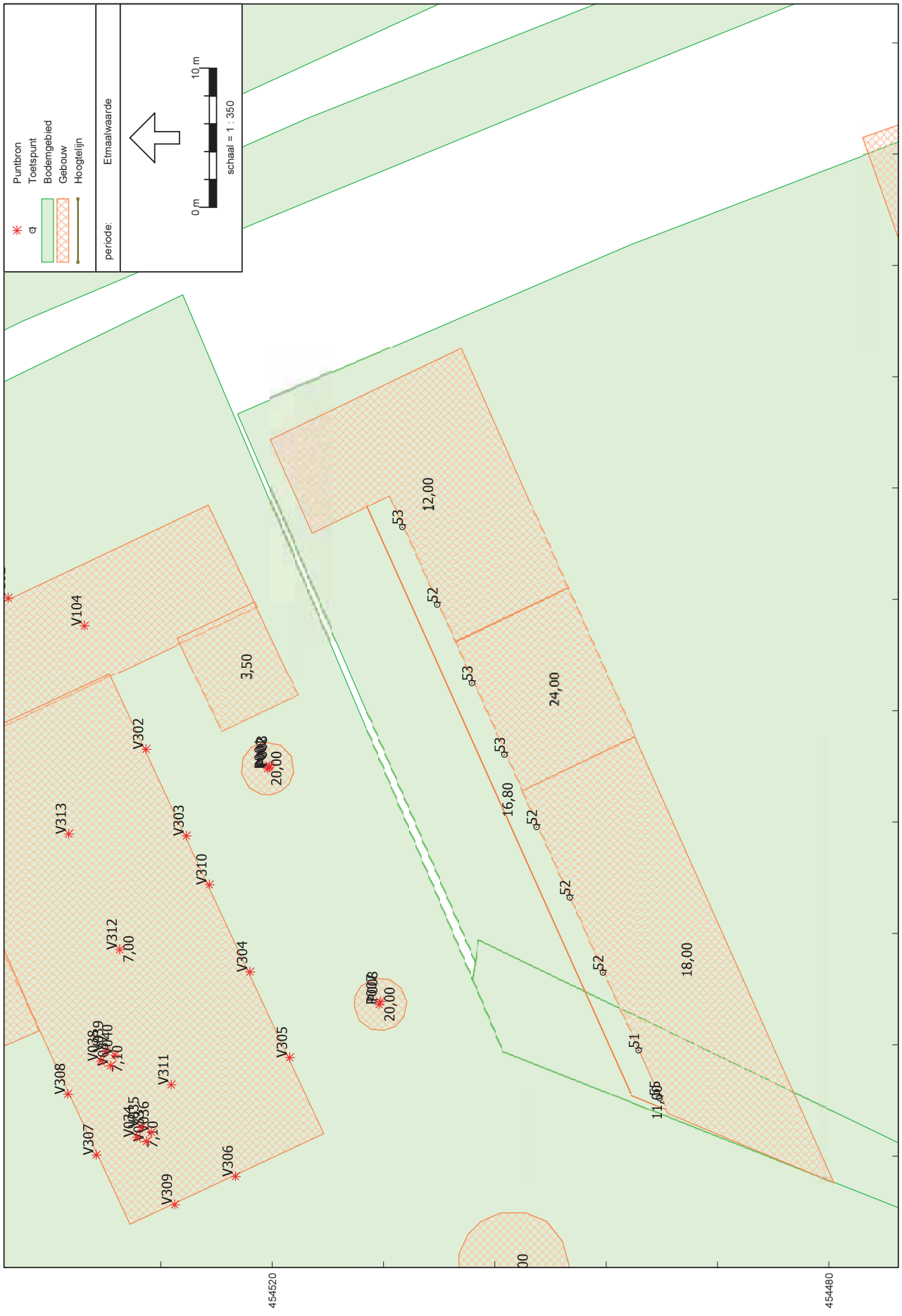


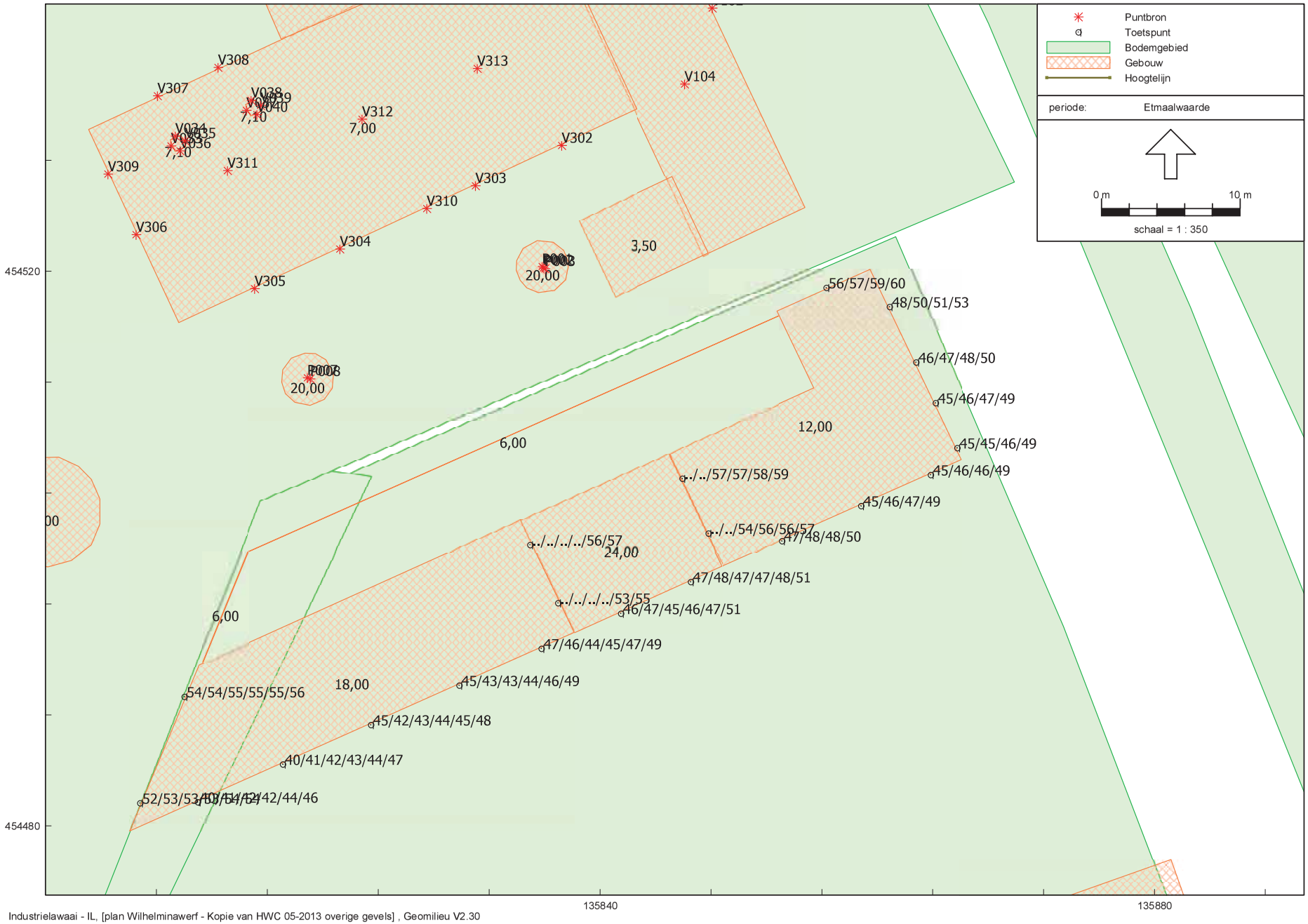
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 10,5 m hoogte] , Geomilieu V2.30

Kopie van HWC 05-2013 10,5 m hoogte
12 nov 2013, 08:45

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
12,00
24,00
13,80
18,00
454520
454480
135880
135840
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 13,5 m hoogte], Geomilieu V2.30


Puntbron
Toetspunt
Bodemgebied
Gebouw
Hoogtelijn
periode:
Etmaalwaarde
0 m
10 m
schaal = 1 : 350
V104
V302
V313
V303
V310
V312
7,00
V304
V305
V308
V311
V307
V306
V309
3,50
20,00
20,00
12,00
24,00
16,80
18,00
11,00
454520
454480
135880
135840
Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 16,5 m hoogte], Geomilieu V2.30



Kopie van HWC 05-2013 overige gevels
12 nov 2013, 08:40

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

Industrielawaai - IL, [plan Wilhelminawerf - Kopie van HWC 05-2013 overige gevels] , Geomilieu V2.30

DPA | CAUBERG-HUYGEN RAADGEVENDE INGENIEURS

Bijlage VIII Geluidwering Gevels

project **20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum 05-09-2014
Opdrachtgever
Uitgevoerd door NDI

gebouw ***Woning bwnr 3.41 VL**
Rekenmethode NPR 5272
V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum spect.2(NPR)
Uitgevoerd door NDI

		totaal	125	250	500	1000	2000
Ci			-14.0	-10.0	-7.0	-4.0	-6.0

verblijfsgebied **VG1**

		totaal	125	250	500	1000	2000

Geluidbelasting	57	dB	
Opgegeven als			Lden
Su,tot	41.9	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)
GA;k	**24.8**	**dB**	
GA;k, vereist	24.0	dB	
debiet	**36.5**	**dm3/s**	
debiet, vereist	35.0	dm3/s	

WK

Su,ruimte	31.7	m2								
GA;k	**23.0**	**dB**								
GA;k, vereist	22.0	dB								
V	50.7	m3								
T,ref	0.5	s								
GA	**23.0**	**dB**	GA		28.8	29.2	28.1	30.9	40.1
Lp	34.0	dB	Lp		28.2	27.8	28.9	26.1	16.9

Oostgevel

Su,gevel	13.5	m2	Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	23.8	dB							
GA,gevel	23.8	dB	GA,g	23.8	31.2	29.8	28.2	31.1	40.5
			Gi,g		17.2	19.8	21.2	27.1	34.5
Lp,gevel	33.2	dB	Lp,g	33.2	25.8	27.2	28.8	25.9	16.5

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	6.80 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	31.2	25.8	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	5.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	29.6	27.4	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.70 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	40.3	16.7	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	15.40 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	52.7	4.3	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	41.2	15.8	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	17.60 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	46.6	10.4	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	26.7	30.3	--	DneA	31.9	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 11.0 m D: 15.0 m				Celev		1.5	1.5	2.0	2.5	2.5
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m RqA: 5.5 Qv: 22.8 dm3/s debiet: 22.8 dm3/s				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0

Westgevel

Su,gevel	5.3	m2					Cl		15.0	15.0	15.0	15.0	15.0
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r													
GA;k,gevel	46.3	dB											
GA,gevel	46.3	dB					GA,g	46.3	49.6	51.0	57.2	57.3	60.9
							Gi,g		35.6	41	50.2	53.3	54.9
Lp,gevel	10.7	dB					Lp,g	10.7	7.4	6.0	-0.2	-0.3	-3.9

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	3.96 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	48.6	8.4	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	1.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	51.6	5.4	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	0.34 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	62.3	-5.3	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	4.80 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	72.8	-15.8	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	4.40 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	57.4	-0.4	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	4.00 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	68.0	-11.0	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0

Noordgevel

Su,gevel	18.2	m2					Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
GA;k,gevel	38.8	dB											
GA,gevel	38.8	dB					GA,g	38.8	40.7	46.7	48.7	50.7	57.7
							Gi,g		26.7	36.7	41.7	46.7	51.7
Lp,gevel	18.2	dB					Lp,g	18.2	16.3	10.3	8.3	6.3	-0.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	18.20 m2	pa37b	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m2	38.8	18.2	--	RA	37.2	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0

Dak

Su,gevel	25.1	m2					Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer						Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--												
hoogte gesloten ballustrade	--	m	H	-- m									
diepte balkon/galerij	--	m	D	-- m									
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r													
GA;k,gevel	31.9	dB											
GA,gevel	31.9	dB					GA,g	31.9	33.3	39.3	45.3	47.3	52.3
							Gi,g		19.3	29.3	38.3	43.3	46.3
Lp,gevel	25.1	dB					Lp,g	25.1	23.7	17.7	11.7	9.7	4.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	25.10 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	31.9	25.1	--	RA	31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

SK

Su,ruimte	10.2	m2										
GA;k	**22.1**	**dB**										
GA;k, vereist	22.0	dB										
V	26	m3										
T,ref	0.5	s										
GA	**22.1**	**dB**					GA		28.2	27.9	27.3	30.1	38.7
Lp	34.9	dB					Lp		28.8	29.1	29.7	26.9	18.3

Oostgevel

Su,gevel	10.2 m2						Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	22.6 dB												
GA,gevel	22.6 dB						GA,g	22.6	29.5	28.2	27.4	30.1	38.8
							Gi,g		15.5	18.2	20.4	26.1	32.8
Lp,gevel	34.4 dB						Lp,g	34.4	27.5	28.8	29.6	26.9	18.2

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.10 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	29.6	27.4	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	3.80 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	27.9	29.1	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.30 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	38.6	18.4	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	11.50 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	51.1	5.9	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	38.3	18.7	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	11.80 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	45.4	11.6	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	0.60 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	26.0	31.0	--	DneA	31.9	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 11.0 m D: 15.0 m Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m RqA: 5.5 Qv: 22.8 dm3/s debiet: 13.7 dm3/s				Celev		1.5	1.5	2.0	2.5	2.5
								Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0

Dak

Su,gevel	10.9 m2						Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer						Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--												
hoogte gesloten ballustrade	-- m		H -- m										
diepte balkon/galerij	-- m		D -- m										
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r													
GA;k,gevel	32.6 dB												
GA,gevel	32.6 dB						GA,g	32.6	34.0	40.0	46.0	48.0	53.0
							Gi,g		20	30	39	44	47
Lp,gevel	24.4 dB						Lp,g	24.4	23.0	17.0	11.0	9.0	4.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	10.90 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	32.6	24.4	--	RA	31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

project **20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum 05-09-2014
Opdrachtgever
Uitgevoerd door NDI

gebouw ***Woning bwnr 3.41 IL**
Rekenmethode NPR 5272
V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum handinvoer
Uitgevoerd door NDI

		totaal	125	250	500	1000	2000
Ci			-11.0	-13.0	-14.0	-13.0	-16.0

verblijfsgebied	**VG1**			totaal	125	250	500	1000	2000
Geluidbelasting	60	dB							
Opgegeven als			Letmaal						
Su,tot	66.2	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)						
GA;k	**29.2**	**dB**							
GA;k, vereist	25.0	dB							
debiet	**45.6**	**dm3/s**							
debiet, vereist	35.0	dm3/s							
WK									
Su,ruimte	56	m2							
GA;k	**23.6**	**dB**							
GA;k, vereist	23.0	dB							
V	50.7	m3							
T,ref	0.5	s							
GA	**23.6**	**dB**		GA		24.0	34.5	41.5	46.0	53.3
Lp	36.4	dB		Lp		36.0	25.5	18.5	14.0	6.7
Oostgevel									
Su,gevel	13.5	m2		Cl		7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
GA;k,gevel	33.4	dB							
GA,gevel	33.4	dB		GA,g	33.4	35.1	39.9	43.9	49.1	58.3
				Gi,g		24.1	26.9	29.9	36.1	42.3
Lp,gevel	26.6	dB		Lp,g	26.6	24.9	20.1	16.1	10.9	1.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	6.80 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	36.6	23.4	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	5.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	38.1	21.9	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.70 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	49.1	10.9	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	15.40 m	na50	naad	Band en lat	52.2	7.8	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.4	4.6	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	17.60 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	51.6	8.4	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	42.3	17.7	--	DneA	38.8	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 0.0 m D: 0.0 m				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				RqA: 12.4 Qv: 22.8 dm3/s debiet: 22.8 dm3/s										

Westgevel

Su,gevel	5.3	m2					Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r													
GA;k,gevel	35.8	dB											
GA,gevel	35.8	dB					GA,g	35.8	36.6	44.0	54.2	56.3	60.9
							Gi,g		25.6	31	40.2	43.3	44.9
Lp,gevel	24.2	dB					Lp,g	24.2	23.4	16.0	5.8	3.7	-0.9

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	3.96 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	36.9	23.1	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	1.00 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	43.1	16.9	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	0.34 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	54.0	6.0	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	4.80 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	62.5	-2.5	--	RA	55.1	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	4.40 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	54.6	5.4	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	4.00 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	56.0	4.0	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0

Noordgevel

Su,gevel	18.2	m2					Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	32.3	dB											
GA,gevel	32.3	dB					GA,g	32.3	32.7	44.7	50.7	54.7	62.7
							Gi,g		21.7	31.7	36.7	41.7	46.7
Lp,gevel	27.7	dB					Lp,g	27.7	27.3	15.3	9.3	5.3	-2.7

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	18.20 m2	pa37b	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m2	32.3	27.7	--	RA	35.6	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0

Dak

Su,gevel	24.3	m2					Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer						Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--												
hoogte gesloten ballustrade	--	m	H	-- m									
diepte balkon/galerij	--	m	D	-- m									
GA;k,gevel	25.1	dB											
GA,gevel	25.1	dB					GA,g	25.1	25.4	37.4	47.4	51.4	57.4
							Gi,g		14.4	24.4	33.4	38.4	41.4
Lp,gevel	34.9	dB					Lp,g	34.9	34.6	22.6	12.6	8.6	2.6

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.30 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	25.1	34.9	--	RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

SK

Su,ruimte	10.2	m2										
GA;k	**32.0**	**dB**										
GA;k, vereist	23.0	dB										
V	26	m3										
T,ref	0.5	s										
GA	**32.0**	**dB**					GA		33.2	40.3	44.0	49.1	58.4
Lp	28.0	dB					Lp		26.8	19.7	16.0	10.9	1.6

Oostgevel

Su,gevel	10.2 m2					Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
GA;k,gevel	34.5 dB											
GA,gevel	34.5 dB					GA,g	34.5	36.4	41.1	44.2	49.4	58.9
						Gi,g		25.4	28.1	30.2	36.4	42.9
Lp,gevel	25.5 dB					Lp,g	25.5	23.6	18.9	15.8	10.6	1.1

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.10 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	37.9	22.1	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	3.80 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	39.4	20.6	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.30 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	50.3	9.7	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	11.50 m	na50	naad	Band en lat	53.5	6.5	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.5	4.5	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	11.80 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	53.4	6.6	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	42.4	17.6	--	DneA	38.8	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				H: m D: m										
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				Dv 0.1 m Dh m										
				RqA: 12.4										
				Qv: 22.8 dm3/s debiet: 22.8 dm3/s										

Dak

Su,gevel	10.9 m2				Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer				Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--										
hoogte gesloten ballustrade	-- m	H	-- m								
diepte balkon/galerij	-- m	D	-- m								

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel	35.7 dB										
GA,gevel	35.7 dB				GA,g	35.7	36.0	48.0	58.0	62.0	68.0
					Gi,g		25	35	44	49	52
Lp,gevel	24.3 dB				Lp,g	24.3	24.0	12.0	2.0	-2.0	-8.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	10.90 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	35.7	24.3	--	RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

project **20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum 05-09-2014
Opdrachtgever
Uitgevoerd door NDI

gebouw ***Woning bwnr 5.53 VL**
Rekenmethode NPR 5272
V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum spect.2(NPR)
Uitgevoerd door NDI

		totaal	125	250	500	1000	2000
Ci			-14.0	-10.0	-7.0	-4.0	-6.0

verblijfsgebied **VG1**

		totaal	125	250	500	1000	2000

Geluidbelasting 53 dB
Opgegeven als Lden
Su,tot 18.5 m2 (Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)
GA;k **23.5** **dB**
GA;k, vereist 20.0 dB
debiet **27.4** **dm3/s**
debiet, vereist 25.0 dm3/s

WK

Su,ruimte 18.5 m2
GA;k **23.5** **dB**
GA;k, vereist 18.0 dB
V 70 m3
T,ref 0.5 s

GA	**24.5** dB	GA		31.3	28.9	30.2	33.4	41.1
Lp	28.5 dB	Lp		21.7	24.1	22.8	19.6	11.9

Zuidgevel

Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA,g	24.7	32.0	29.0	30.2	33.4	41.2
Gi,g		18	19	23.2	29.4	35.2
Lp,g	28.3	21.0	24.0	22.8	19.6	11.8

Su,gevel 18.5 m2
GA;k,gevel 23.7 dB
GA,gevel 24.7 dB
Lp,gevel 28.3 dB

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.30 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	32.7	19.3	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	9.90 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	27.0	25.0	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	3.30 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	37.8	14.2	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	22.10 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	51.6	0.4	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	7.30 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	40.6	11.4	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	33.30 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	44.2	7.8	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.20 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	28.4	23.6	--	DneA	31.9	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend H: 17.0 m D: 50.0 m				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m RqA: 5.5 Qv: 22.8 dm3/s debiet: 27.4 dm3/s				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0

Dak

Su,gevel	24.5 m2			Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer			Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--									
hoogte gesloten ballustrade	-- m	H	-- m							
diepte balkon/galerij	-- m	D	-- m							

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel	37.4 dB				
GA,gevel	38.4 dB	GA,g	38.4	39.8	45.8	51.8	53.8	58.8
		Gi,g		25.8	35.8	44.8	49.8	52.8
Lp,gevel	14.6 dB	Lp,g	14.6	13.2	7.2	1.2	-0.8	-5.8

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.50 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	37.4	14.6	--	RA	31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

project	**20131482ndi, Wilhelminawerf**
Projectdatum	05-09-2014
Opdrachtgever	
Uitgevoerd door	NDI

gebouw	***Woning bwnr 5.53 IL**
Rekenmethode	NPR 5272
	V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)
Spectrum	handinvoer
Uitgevoerd door	NDI

	totaal	125	250	500	1000	2000
Ci		-11.0	-13.0	-14.0	-13.0	-16.0

verblijfsgebied	**VG2**			totaal	125	250	500	1000	2000
Geluidbelasting	55	dB							
Opgegeven als			Letmaal						
Su,tot	7.8	m2	(Opp. uitw. gevelconstructie verblijfsgebied)						
GA;k	**24.2**	**dB**							
GA;k, vereist	20.0	dB							
debiet	**14.5**	**dm3/s**							
debiet, vereist	13.0	dm3/s							
SK									
Su,ruimte	7.8	m2							
GA;k	**24.2**	**dB**							
GA;k, vereist	18.0	dB							
V	28.9	m3							
T,ref	0.5	s							
GA	**25.1**	**dB**		GA		26.5	33.2	35.5	40.8	50.5
Lp	29.9	dB		Lp		28.5	21.8	19.5	14.2	4.5
Noordgevel									
Su,gevel	7.8	m2		Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	25.0	dB							
GA,gevel	26.0	dB		GA,g	26.0	27.7	33.5	35.6	40.8	50.6
				Gi,g		16.7	20.5	21.6	27.8	34.6
Lp,gevel	29.0	dB		Lp,g	29.0	27.3	21.5	19.4	14.2	4.4

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.00 m2	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	27.5	26.5	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	2.10 m2	gd27d	glas	4/15/5 mm	31.5	22.6	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	0.70 m2	ko33	kozijn	Kozijn K2	42.6	11.5	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	6.70 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	52.7	1.4	--	RA	55.1	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	4.40 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	46.3	7.8	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl rand	8.40 m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	44.4	9.7	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32d	rooster	BUVA Acoustream AC 65 14-ZR	32.7	21.4	--	DneA	39.6	37.6	36.2	28.3	33.0	44.0
				Celev: handinvoer H: -- m D: -- m				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				RqA: 11.2 Qv: 14.5 dm3/s debiet: 14.5 dm3/s										

Dak

Su,gevel	24.5 m2			Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Cfs figuur (NPR5272)	handinvoer			Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--									
hoogte gesloten ballustrade	-- m	H	-- m							
diepte balkon/galerij	-- m	D	-- m							

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel	31.7 dB									
GA,gevel	32.6 dB			GA,g	32.6	33.0	45.0	55.0	59.0	65.0
				Gi,g		22	32	41	46	49
Lp,gevel	22.4 dB			Lp,g	22.4	22.0	10.0	0.0	-4.0	-10.0

Gvldeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.50 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	31.7	22.4	--	RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

Bijlage IX Nagalmtijd

Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A
Projectnummer: 20.131.482
Datum: 8 september 2014
Ruimte: Blok A Entreehal

Naam: NDI

De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A}[s] \qquad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \qquad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \ldots$$

Waarin:

T	is de nagalmtijd in [s]
V	is het volume van de ruimte in m^3
A	is de aanwezige geluidsabsorptie in m^2 o.r.
a1, a2, …	is de absorptiecoëfficiënten van de materialen
S1, S2, …	is de oppervlaktes van de constructie in m^2
Opmerking:	Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidsabsorptie uitgedrukt in m^2 o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in m^3, voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	82,42 **[m^3]**	**Eis Bouwbesluit:**	10,3 **[m^2]**
Oppervlakte harde afwerking:	103,46 **[m^2]**	α_{gem} **harde oppervlakken:**	0,02 **[-]**
Oppervlakte aanwezige absorptie:	- **[m^2]**		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie S_b:	31,70 **[m^2]**		

Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
Harde afwerking:	**alfa [-]**	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m^2]	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07
Aanwezige absorptie:	**alfa [-]**						
	A [m^2]						
Totaal aanwezig:	**A [m^2]**	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07
Eis Bouwbesluit:	**A [m^2]**		10,30	10,30	10,30	10,30	
Aanvullende absorptie benodigd:	**A [m^2]**	---	8,23	8,23	8,23	8,23	---
Beschikbaar oppervlak:	**S_b [m^2]**	31,70	31,70	31,70	31,70	31,70	31,70
Minimale absorptiecoëfficiënt:	**alfa [-]**	---	**0,26**	**0,26**	**0,26**	**0,26**	---

Suggesties akoestisch absorberende materialen

			Absorptiecoefficient [-] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
Nummer	**Materiaal omschrijving**	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	31,70	0,25	0,79	1,01	1,00	1,00	0,98
2	Sonaspray K-13 d=25	31,70	0,08	0,29	0,75	0,98	0,93	0,96
3	Heradesign micro d=25 s=0 a=0	31,70	0,10	0,40	0,55	0,40	0,30	0,35

Aanwezig absorberend oppervlak

			Totaal absorberend oppervlak O.R. [m^2] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
	Materiaal omschrijving	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	31,70	9,99	27,11	34,09	33,77	33,77	33,14
2	Sonaspray K-13 d=25	31,70	4,61	11,26	25,84	33,14	31,55	32,50
3	Heradesign micro d=25 s=0 a=0	31,70	5,24	14,75	19,50	14,75	11,58	13,16
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):				10,30	10,30	10,30	10,30	

Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A
Projectnummer: 20.131.482
Datum: 8 september 2014
Ruimte: Blok A Trappenhuis

Naam: NDI

De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A} [s] \qquad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \qquad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \ldots$$

Waarin:

T	is de nagalmtijd in [s]
V	is het volume van de ruimte in m^3
A	is de aanwezige geluidsabsorptie in m^2 o.r.
a1, a2, …	is de absorptiecoëfficiënten van de materialen
S1, S2, …	is de oppervlaktes van de constructie in m^2
Opmerking:	Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidsabsorptie uitgedrukt in m^2 o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in m^3, voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	42,90 [m^3]	**Eis Bouwbesluit:**	5,36 [m^2]
Oppervlakte harde afwerking:	64,00 [m^2]	α_{gem} **harde oppervlakken:**	0,02 [-]
Oppervlakte aanwezige absorptie:	- [m^2]		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie S_b:	8,40 [m^2]		

Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
Harde afwerking:	**alfa [-]**	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m^2]	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
Aanwezige absorptie:	**alfa [-]**						
	A [m^2]						
Totaal aanwezig:	**A [m^2]**	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
Eis Bouwbesluit:	**A [m^2]**		5,36	5,36	5,36	5,36	
Aanvullende absorptie benodigd:	**A [m^2]**	---	4,08	4,08	4,08	4,08	---
Beschikbaar oppervlak:	**S_b [m^2]**	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40
Minimale absorptiecoëfficiënt:	**alfa [-]**	---	**0,49**	**0,49**	**0,49**	**0,49**	---

Suggesties akoestisch absorberende materialen

			Absorptiecoefficient [-] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
Nummer	**Materiaal omschrijving**	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	8,40	0,25	0,79	1,01	1,00	1,00	0,98
2	Sonaspray K-13 d=38	8,40	0,15	0,51	0,95	1,00	0,99	0,98
3	Heradesign superfine d=25 s=30 a=30	8,40	0,15	0,60	1,00	0,90	0,80	0,90

Aanwezig absorberend oppervlak

			Totaal absorberend oppervlak O.R. [m^2] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
	Materiaal omschrijving	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=50	8,40	3,38	7,92	9,76	9,68	9,68	9,51
2	Sonaspray K-13 d=38	8,40	2,54	5,56	9,26	9,68	9,60	9,51
3	Heradesign superfine d=25 s=30 a=30	8,40	2,54	6,32	9,68	8,84	8,00	8,84
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):				5,36	5,36	5,36	5,36	

Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A
Projectnummer: 20.131.482
Datum: 8 september 2014
Ruimte: Blok A Trappenhuis

Naam: NDI

De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A}[s] \qquad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \qquad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \ldots$$

Waarin:

T	is de nagalmtijd in [s]
V	is het volume van de ruimte in m^3
A	is de aanwezige geluidsabsorptie in m^2 o.r.
a1, a2, …	is de absorptiecoëfficiënten van de materialen
S1, S2, …	is de oppervlaktes van de constructie in m^2
Opmerking:	Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidsabsorptie uitgedrukt in m^2 o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in m^3, voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	42,90 **[m^3]**	**Eis Bouwbesluit:**	5,36 **[m^2]**
Oppervlakte harde afwerking:	67,40 **[m^2]**	α_{gem} **harde oppervlakken:**	0,02 **[-]**
Oppervlakte aanwezige absorptie:	- **[m^2]**		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie S_b:	5,00 **[m^2]**		

Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
Harde afwerking:	**alfa [-]**	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m^2]	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35
Aanwezige absorptie:	**alfa [-]**						
	A [m^2]						
Totaal aanwezig:	**A [m^2]**	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35
Eis Bouwbesluit:	**A [m^2]**		5,36	5,36	5,36	5,36	
Aanvullende absorptie benodigd:	**A [m^2]**	---	4,01	4,01	4,01	4,01	---
Beschikbaar oppervlak:	**S_b [m^2]**	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Minimale absorptiecoëfficiënt:	**alfa [-]**	---	**0,80**	**0,80**	**0,80**	**0,80**	---

Suggesties akoestisch absorberende materialen

			Absorptiecoefficient [-] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
Nummer	**Materiaal omschrijving**	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=80	5,00	0,57	0,91	0,97	0,99	1,01	0,97
2	Sonaspray K-13 d=76	5,00	0,57	0,99	1,00	1,00	1,00	1,00
3	Heradesign superfine d=25 s=60 a=50	5,00	0,35	0,90	0,95	0,85	0,90	0,90

Aanwezig absorberend oppervlak

			Totaal absorberend oppervlak O.R. [m^2] Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
	Materiaal omschrijving	**Oppervlakte [m^2]**	**125**	**250**	**500**	**1000**	**2000**	**4000**
1	Rockfon Facett d=80	5,00	4,20	5,90	6,20	6,30	6,40	6,20
2	Sonaspray K-13 d=76	5,00	4,20	6,30	6,35	6,35	6,35	6,35
3	Heradesign superfine d=25 s=60 a=50	5,00	3,10	5,85	6,10	5,60	5,85	5,85
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):				5,36	5,36	5,36	5,36	

Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve

DPA | Cauberg-Huygen

Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM
Postbus 9396
1006 AJ AMSTERDAM

T +31 (0)20-6967181
F +31 (0)20-6634962
E amsterdam.ch@dpa.nl
www.chri.nl

K.v.K 58792562
IBAN NL71 RABO 0112 075584

Notitie 20131482-10
Wilhelminawerf te Utrecht;
Onderzoek laagfrequent geluid als gevolg van de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland

Datum	Referentie	Behandeld door
29 april 2015	20131482-10	J. Persoon/TvD

1 Inleiding

Het nieuwbouwplan Wilhelminawerf is gelegen binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein 'Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland' (hierna te noemen 'HWC'). Ten behoeve van de aanvraag van de omgevingsvergunning is reeds een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder uitgevoerd (Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht, RdG/068/12.0948.v05, d.d. 13-02-2015 van Aveco de Bondt). Uit dat onderzoek blijkt dat het plan past binnen het wettelijk kader met betrekking tot het industrielawaai.

Uit de rekenmodellen blijkt dat de HWC een relevante geluidbijdrage heeft in het lage frequentiegebied (25-125 Hz). In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft de gemeente Utrecht daarom verzocht het laagfrequente geluid in de woningen inzichtelijk te maken. Hiertoe zijn de laagfrequente geluidniveaus in de woningen berekend en beoordeeld aan de hand van de 'Vercammencurve'. Deze notitie geeft een overzicht van de onderzoeksresultaten.

2 Uitgangspunten

2.1 Algemeen

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende documenten en uitgangspunten:

- Plantekeningen t.b.v. de bouwaanvraag van KondorWessels Projecten BV, d.d. 05-09-2014. Zie bijlage I.
- Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht, RdG/068/12.0948.v05, d.d. 13-02-2015, Aveco de Bondt. Voor het berekenen van de geluidbelastingen in tertsbanden is gebruik gemaakt van de in de rapportage benoemde modeluitgangspunten.

- Onderzoek naar de geluidniveaus in de omgeving ten gevolge van HWC Kanaleneiland, FJ 3810-1-RA, d.d. 7-12-12 van Peutz.
- Een overzicht van de bronmetingen per tertsband, die ten grondslag liggen aan het onderzoek naar de geluidniveaus in de omgeving ten gevolge van HWC Kanaleneiland, FJ 3810-1-RA, d.d. 7-12-12 van Peutz. Separaat toegestuurd door de gemeente Utrecht op 8-4-2015.
- Vercammencurve voor beoordeling laagfrequent geluid.

2.2 Vercammencurve

In Nederland is er diverse wetgeving welke optredende geluidniveaus in de woonomgeving reguleert. Er bestaan echter geen speciale toetsingscriteria voor laagfrequent geluid. Een geaccepteerd beoordelings-kader is “de Vercammencurve”. Bij de beoordeling van de geluidniveaus als gevolg van de HWC wordt aangesloten bij deze richtlijn. De originele publicatie uit 1989 bevat meer dan één curve (rapport 584-3 van adviesbureau Peutz B.V.). De verschillende curven zijn in de navolgende tabel weergegeven.

Tabel 2.1 Vercammencurven voor laagfrequent geluid

Totaal geluidniveau		Type geluid	Tertsband met middenfrequentie [Hz]											
			10	12,5	16	20	25	31,5	40	50	63	80	100	125
A	25 dB(A)	--	86	82	77	71	65	60	55	50	46	42	39	36
B	30 dB(A)	Continu geluid	86	82	78	74	70	65	60	55	51	47	44	41
C		Fluctuerend geluid	86	82	77	71	65	60	55	50	46	42	41	41
D	35 dB(A)	Continu geluid	86	82	78	74	70	65	60	55	51	47	46	46
E		Fluctuerend geluid	86	82	77	71	65	60	55	50	46	46	46	46

De beoordeling van laagfrequente geluidniveaus begint bij het vaststellen van wat acceptabele geluidniveaus worden geacht.

- Voor de onderhavige woningen wordt bij de beoordeling van de geluidniveaus in de slaapkamers een geluidniveau van 25 dB(A) toelaatbaar geacht, in analogie met de grenswaarden in de nachtperiode uit de overige milieuwetgeving. Voor slaapkamers worden de berekende waarden daarom in dit onderzoek getoetst aan curve A uit voorgaande tabel.
- Voor de woonkamers, die voornamelijk in de dag- en avondperiode in gebruik zullen zijn, wordt een geluidniveau van 30 dB(A) acceptabel geacht. Vanwege de aard van het geluid van de HWC, is er sprake van een continu geluid. Deze geluidniveaus worden daarom in dit onderzoek getoetst aan curve B uit voorgaande tabel.

3 Bepaling van de geluidniveaus in de woningen en omschrijving methodiek

3.1 Geluidbelastingen op de gevels per tertsband

De Vercammencurve bestaat uit lineaire geluiddrukniveaus per tertsband. De toetsing van de geluidniveaus dient per tertsband plaats te vinden. De geluidniveaus die zijn bepaald in het kader van toetsing aan de Wet geluidhinder (geluidniveaus per octaafband) zijn daarom uitgesplitst naar geluidniveaus per tertsband. Navolgend wordt de berekeningsmethodiek beschreven.

Stap 1: Reeds berekende geluidniveaus op de gevel
Als basisuitgangspunt zijn de door Aveco de Bondt gerapporteerde geluidniveaus in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder gehanteerd (rapportage Aveco de Bondt, geluidniveaus per octaafband met middenfrequenties 31 Hz t/m 8000 Hz conform methode II.8 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999). Hierbij zijn de deelbijdragen per geluidbron op het gezoneerde industrieterrein beschouwd.

Stap 2: Bepaling herleidingswaarden tussen tertsbanden en octaafbanden per deelgeluidbron
Ter bepaling van de bronvermogens van de HWC zijn door Peutz geluidmetingen uitgevoerd, zie rapport FJ 3810-1-RA (methoden II.2, II.3 en II.7 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999). De metingen van de geluiddrukniveaus van elke deelgeluidbron zijn uitgevoerd in tertsbanden. Uit deze metingen zijn in het kader van dit onderzoek per deelgeluidbron de herleidingswaarden bepaald waarmee het geluidniveau van een octaafband uitgesplitst kan worden naar de geluidniveaus van de drie tertsbanden binnen de betreffende octaafband. In bijlage II zijn de geluidmetingen van Peutz en de herleidingswaarden gepresenteerd.

Stap 3: Berekenen A-gewogen geluidniveaus per tertsband en per deelgeluidbron
De reeds vastgestelde geluidniveaus in het kader van toetsing aan de Wet geluidhinder (stap 1) zijn per relevant ontvangpunt en per deelgeluidbron door middel van de bovengenoemde herleidingswaarden (stap 2) vertaald naar A-gewogen geluidniveaus per tertsband.

De vertaling naar geluidniveaus per tertsband is enkel uitgevoerd voor de relevante tertsbanden. Bovendien zijn er van de HWC geen geluidgegevens beschikbaar in de tertsbanden met middenfrequenties 10 Hz t/m 20 Hz. In dit onderzoek zijn daarom enkel de tertsbanden met middenfrequenties 25 t/m 125 Hz beschouwd.

Stap 4: Berekenen lineaire geluidniveaus per tertsband en per deelgeluidbron
Omdat de Vercammencurve lineaire geluidniveaus beschrijft, zijn de A-gewogen geluiddrukniveaus tot slot omgerekend naar lineaire geluiddrukniveaus per tertsband en per deelgeluidbron. Vervolgens zijn de deelbijdragen van de deelgeluidbronnen energetisch gesommeerd per tertsband. Het verkregen resultaat zijn de lineaire geluidniveaus per tertsband op de gevels van woningen als gevolg van de HWC.

In voorgaande methodiek is uitgegaan van de invallende geluidniveaus ter plaatse van de woningen. Wij merken op dat in de berekening van de geluidoverdracht (methode II.8 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999) een aantal frequentieafhankelijke verzwakkingstermen zijn opgenomen. Voor de vertaling van de geluidniveaus per octaafband naar geluidniveaus per tertsband zou daarmee rekening gehouden moeten worden. Echter, de optredende effecten zijn dermate klein dat deze een verwaarloosbare invloed hebben op het eindresultaat. In dit onderzoek is daarom hier geen rekening mee gehouden.

3.2 Geluidniveauverschil tussen binnen en buiten

Het op de gevel invallende geluidniveau wordt onder invloed van de bouwkundige constructie van de woningen gereduceerd tot een bepaald geluidniveau in de woning. Binnen het geluidspectrum waarin het laagfrequente geluid optreedt, zijn er voor gangbare bouwmaterialen beperkt betrouwbare geluidisolatie-gegevens beschikbaar. Bovendien spelen bij de geluidoverdracht van buiten naar binnen meer aspecten een rol, zoals bijvoorbeeld versterking van het geluidniveau door zogenaamde staande golven in de woning ('opslingering'). De golflengtes van laagfrequent geluid zijn dermate groot, dat deze goed passen bij de afmetingen van de woning of het vertrek. Het exacte optredende geluidniveauverschil voor lage frequenties tussen binnen en buiten is daarom niet eenvoudig te voorspellen op basis van in het laboratorium gemeten geluidisolatiewaarden van bouwmaterialen.

Om in dit onderzoek toch een inschatting te kunnen maken van het geluidniveau in de woningen is aangesloten bij de bepalingsmethode uit een Deense geluidnorm ten behoeve van laagfrequent geluid als gevolg van windturbines (Staatsbesluit -Deense overheid- nr. 1284, d.d. 15-12-2011). In deze norm wordt onder andere door middel van in de praktijk gemeten geluidniveauverschillen een vertaling gemaakt van het geluidniveau buiten op de gevels van woningen naar een binnenniveau in de woningen. Dit in de praktijk gemeten geluidniveauverschil is gebaseerd op geluidmetingen in 14 representatieve Deense woningen. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de uit die metingen volgende geluidniveauverschillen.

Tabel 3.1 Geluidniveauverschillen per tertsband tussen binnen en buiten

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2

In lijn met de bovengenoemde Deense norm worden in dit onderzoek de bovengenoemde geluidniveau-verschillen met een veiligheidsmarge van ±2 dB gehanteerd. Dit houdt in dat de met de genoemde geluidniveauverschillen berekende geluidniveaus in de woningen 2 dB hoger of 2 dB lager kunnen zijn. In de in hoofdstuk 4 gepresenteerde resultaten is hiermee rekening gehouden. Deze benaderingswijze sluit aan bij eerder in Nederland uitgevoerde onderzoeken met betrekking tot de voorspelling van laagfrequente geluidniveaus in woningen, onder andere het "Akoestisch onderzoek windturbines bedrijventerrein De Brand te 's-Hertogenbosch" d.d. 01-08-2014 van Arcadis.

4 Resultaten en bevindingen

De volgende maatgevende woningtypen zijn onderzocht:

- Type A2.30 (2e verdieping, hoekwoning)
- Type A3.38 (3e verdieping, tussenwoning galerij)
- Type A3.41 (3e verdieping, hoekwoning)
- Type A5.57 (5e verdieping, tussenwoning galerij)

Deze woningen geven een representatief beeld voor blok A.

De hoekwoningen hebben een blinde steenachtige kopgevel met een massa van tenminste 400 kg/m^2. De geluidtransmissie via deze volledig steenachtige scheidingsconstructies is ondergeschikt aan de geluidbijdrage via de overige (lichte) scheidingsconstructies met gevelopeningen. In de berekeningen van de optredende binnenniveaus zijn enkel de geluidbijdragen van gevels betrokken die niet enkel uit een steenachtige constructie bestaan.

Per relevante woninggevel zijn conform de in paragraaf 2.2 beschreven stappen de geluidniveaus op de gevel bepaald. Deze op de gevel invallende lineaire geluidniveaus zijn per tertsband op basis van de in paragraaf 3.2 benoemde geluidniveauverschillen vertaald naar een binnenniveau in de woning. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de woonkamers en de slaapkamers. Voor de woonkamers is het binnenniveau in de maatgevende avondperiode beoordeeld. Voor de slaapkamers is het binnenniveau in de nachtperiode beoordeeld. Dit geluidniveau is, ter beoordeling van de hinder, vergeleken met de voor die situatie relevante Vercammencurve (curve A of B uit tabel 2.1). In de onderstaande tabellen zijn de resultaten samengevat. In bijlage III is per woningtype een volledig overzicht van de resultaten opgenomen.

Tabel 4.1 Woningtype A2.30 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau avondperiode [dB]	**68,1**	**61,2**	**63,0**	**71,7**	**64,9**	**53,4**	**51,6**	**47,4**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,4**	**50,4**	**51,6**	**58,7**	**48,3**	**33,7**	**30,4**	**27,2**
Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]	70	65	60	55	51	47	44	41
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	2-6	0	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.2 Woningtype A2.30 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**64,3**	**57,4**	**59,1**	**67,8**	**60,4**	**46,4**	**47,0**	**39,1**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**55,9**	**46,6**	**47,7**	**54,8**	**43,8**	**26,7**	**25,8**	**18,9**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	3-7	0	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.3 Woningtype A3.38 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**67,4**	**60,8**	**62,5**	**71,9**	**64,6**	**50,1**	**50,7**	**43,3**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,0**	**50,0**	**51,1**	**58,9**	**48,0**	**30,4**	**29,5**	**23,1**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	7-11	0-4	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.4 Woningtype A3.41 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau avondperiode [dB]	**70,1**	**63,1**	**64,7**	**74,8**	**68,7**	**58,2**	**54,2**	**50,7**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**61,7**	**52,3**	**53,3**	**61,8**	**52,1**	**38,5**	**33,0**	**30,5**
Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]	70	65	60	55	51	47	44	41
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	5-9	0-3	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.5 Woningtype A3.41 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**65,8**	**58,9**	**60,6**	**69,3**	**62,0**	**47,6**	**47,8**	**40,7**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**57,4**	**48,1**	**49,2**	**56,3**	**45,4**	**27,9**	**26,6**	**20,5**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	4-8	0-1	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.6 Woningtype A5.57 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	**68,0**	**61,0**	**62,7**	**71,8**	**64,5**	**49,6**	**50,8**	**43,2**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,6**	**50,2**	**51,3**	**58,8**	**47,9**	**29,9**	**29,6**	**23,0**
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	7-11	0-4	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.7 Woningtype A5.57 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	**31**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Invallend geluidniveau avondperiode [dB]	**68,0**	**61,0**	**62,7**	**71,8**	**64,5**	**49,6**	**50,8**	**43,2**
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	**59,6**	**50,2**	**51,3**	**58,8**	**47,9**	**29,9**	**29,6**	**23,0**
Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]	70	65	60	55	51	47	44	41
Overschrijding [dB][1]	0	0	0	5-9	0-3	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveauverschillen

Uit de rekenresultaten blijkt dat in alle woningen een overschrijding van de Vercammencurve optreedt in de 50 Hz tertsband. Rekening houdend met een onnauwkeurigheidsmarge van ±2 dB bedraagt de overschrijding tenminste 5 dB en maximaal 9 dB in de woonkamers. Vanwege een strengere toetsing bedraagt de overschrijding in de slaapkamers 7 tot 11 dB. Daarnaast treedt in de slaapkamers een beperkte overschrijding op in de 63 Hz tertsband (0 tot 4 dB).

5 Conclusie en overwegingen

Op basis van de rekenresultaten kan geconcludeerd worden dat het laagfrequente geluid als gevolg van de in werking zijnde HWC als hinderlijk ervaren zou kunnen worden in de woningen van het plan Wilhelminawerf. Om de resultaten van dit onderzoek in perspectief te plaatsen merken wij de volgende zaken op.

Bedrijfstijden HWC

De HWC wordt volgens de vergunningaanvraag enkel ingezet in het geval van een calamiteit. Bijvoorbeeld bij een storing in de warmtelevering van de hoofdcentrale, bij grote warmtevraag (strenge vorst) of bij een storing in de landelijke elektriciteitsproductie. Dit heeft tot gevolg dat de HWC slechts incidenteel in bedrijf is. Op basis van de draaitijden van de afgelopen vijf jaar wordt geconcludeerd dat het in werking zijn van de HWC ook als incidenteel kan worden beschouwd. Enkel in 2012, toen de hoofdcentrale in onderhoud was, heeft de HWC meer dan 12 dagen per jaar gedraaid. Vanwege het incidentele karakter kan de eventueel optredende hinder als acceptabel worden geacht.

Bouwkundige maatregelen ter verbetering

Het geluidniveau in de woningen wordt in zekere mate beïnvloed door de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie. Mogelijk kan door het verzwaren van de bouwkundige scheidingsconstructies het geluidniveauverschil tussen buiten en binnen vergroot worden. Te denken valt aan het toepassen van kalkzandsteen binnenspouwbladen of betonnen daken. Echter, het toepassen van gelamineerde glaspakketten levert naar verwachting weinig verbetering op. De in het laboratorium gemeten geluidisolatie-waarden van dergelijke glaspakketten vertonen een zeer grote spreiding in de voor dit onderzoek relevante frequenties. Op basis van de beschikbare testresultaten kan niet worden beoordeeld of een verzwaring van de glaspakketten zal leiden tot een verlaging van de geluidniveaus in de woning.

Bronmaatregelen

De overschrijding van de Vercammencurve wordt veroorzaakt door verschillende deelbronnen van de HWC. Echter, de schoorstenen van de ketels (bronnen P001, P002, P003, P007 en P008 in het model) leveren de grootste geluidbijdrage. Onderzocht kan worden of deze bronnen aanvullend gedempt kunnen worden door middel van een coulissendemper of Helmholtz-resonator.

Slotopmerking

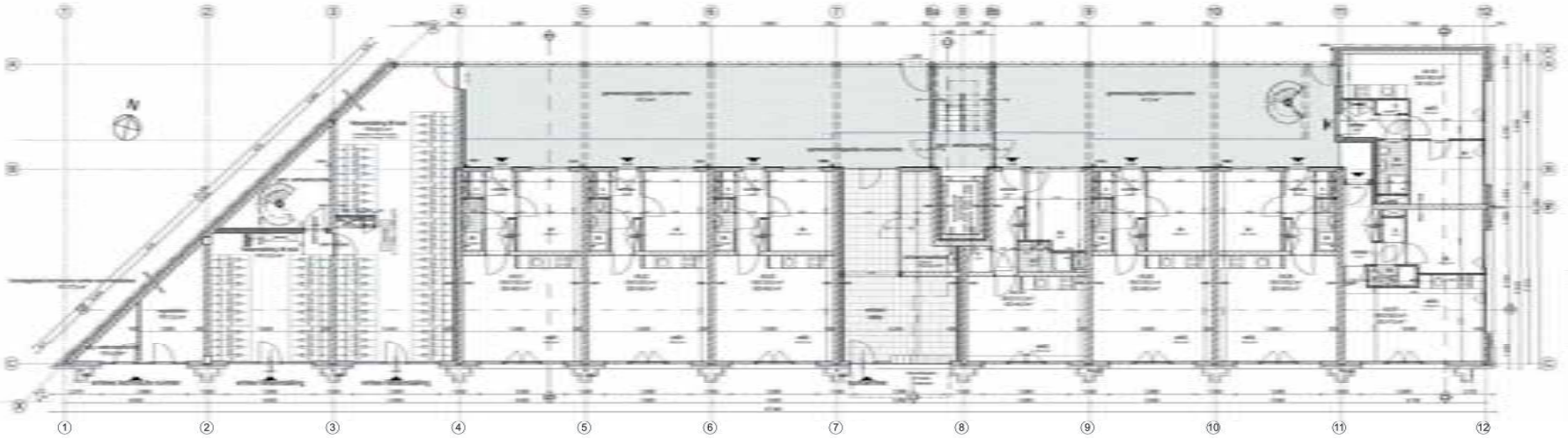
In deze notitie is enkel ingegaan op de optredende geluidniveaus ter plaatse van blok A. Ter plaatse van blok B treden echter vergelijkbare geluidbelastingen op (geluidbelasting tot 55 dB(A)). Omdat de bouwwijze van Blok B niet verschilt van die van Blok A, mag er vanuit worden gegaan dat in de woningen van Blok B vergelijkbare niveaus zouden kunnen optreden als hiervoor gepresenteerd.

DPA Cauberg-Huygen B.V.

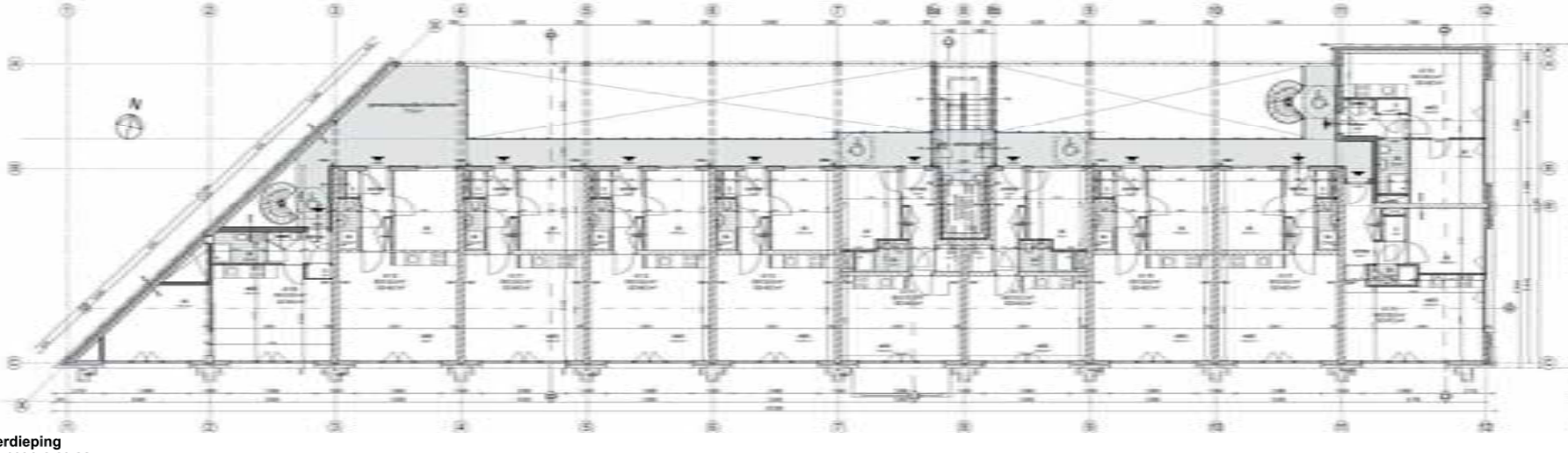
ir. B. Verheggen
Senior Projectleider

Bijlage I – Plan
Bijlage II – Herleidingswaarden tussen terts- en octaafbanden
Bijlage III – Rekenresultaten per woningtype

Bijlage I – Plan



PLGR BG
tekening nr 1114-4-11-01



PLGR 1e verdieping
tekening nr 1114-4-11-02

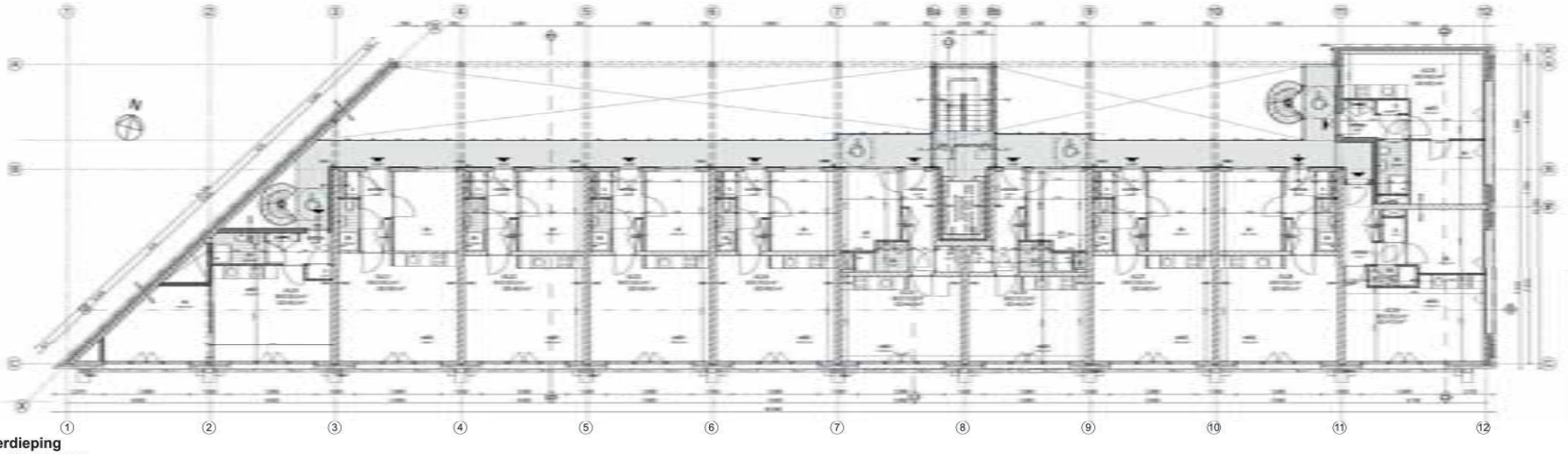
RENVOOI

> rc-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm wegbewering b.v.

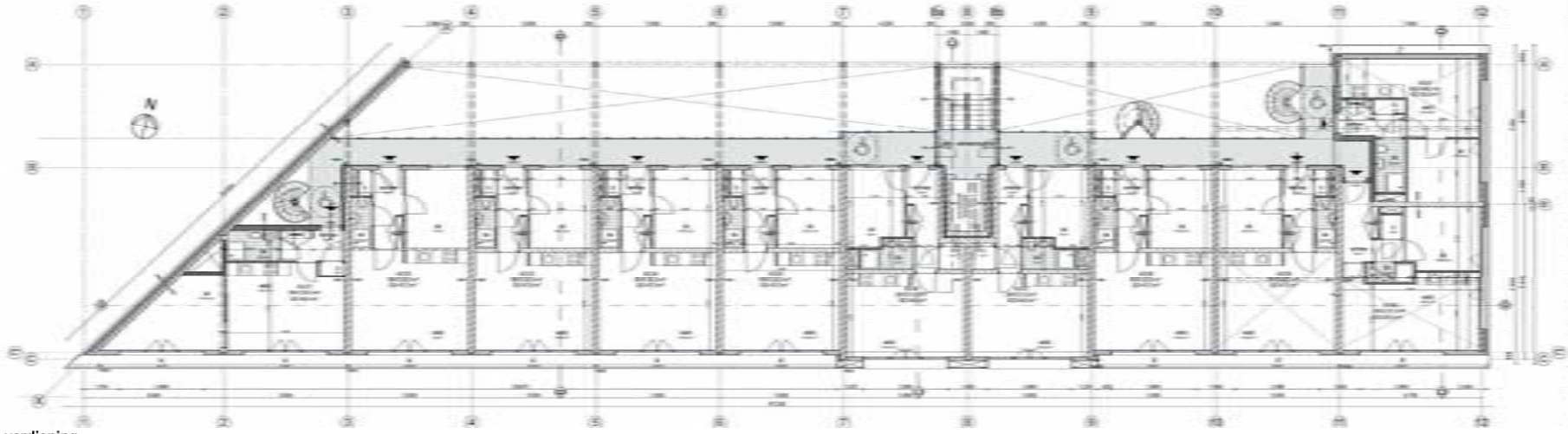
30 min wbdbo
60min wbdbo
zelfsluitend

1114-4-11-01/02

datum	status
D- 2014-09-05	bouwaanvraag
A-	
B-	
C-	
D-	
E-	
F-	
G-	



PLGR 2e verdieping
tekening nr 1114-4-11-03



PLGR 3e verdieping
tekening nr 1114-4-11-04

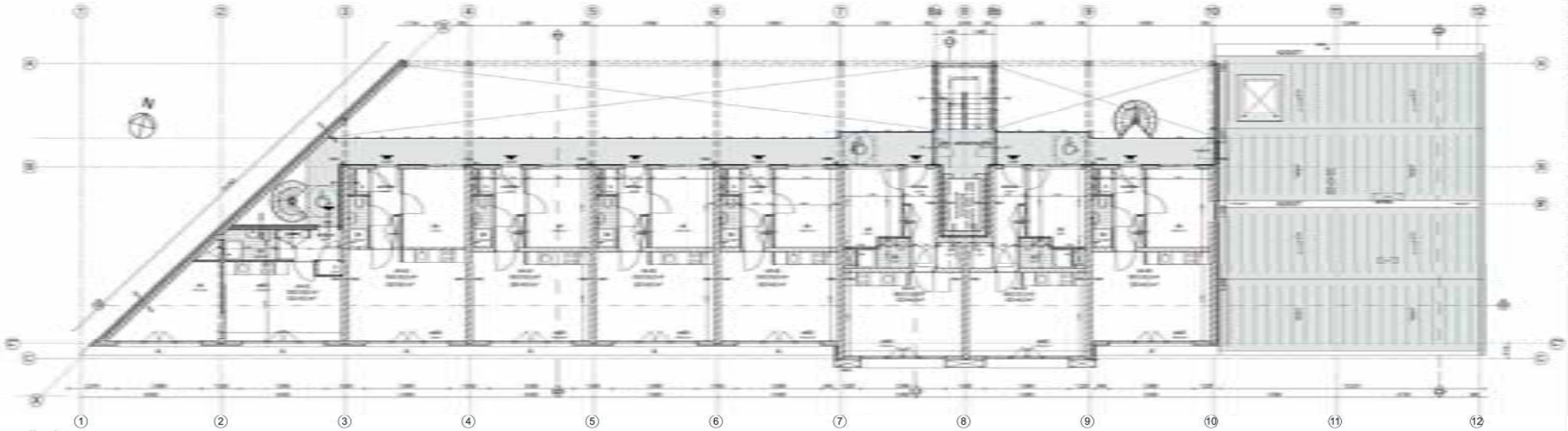
RENVOOI

> rc-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm wegbewering b.v.

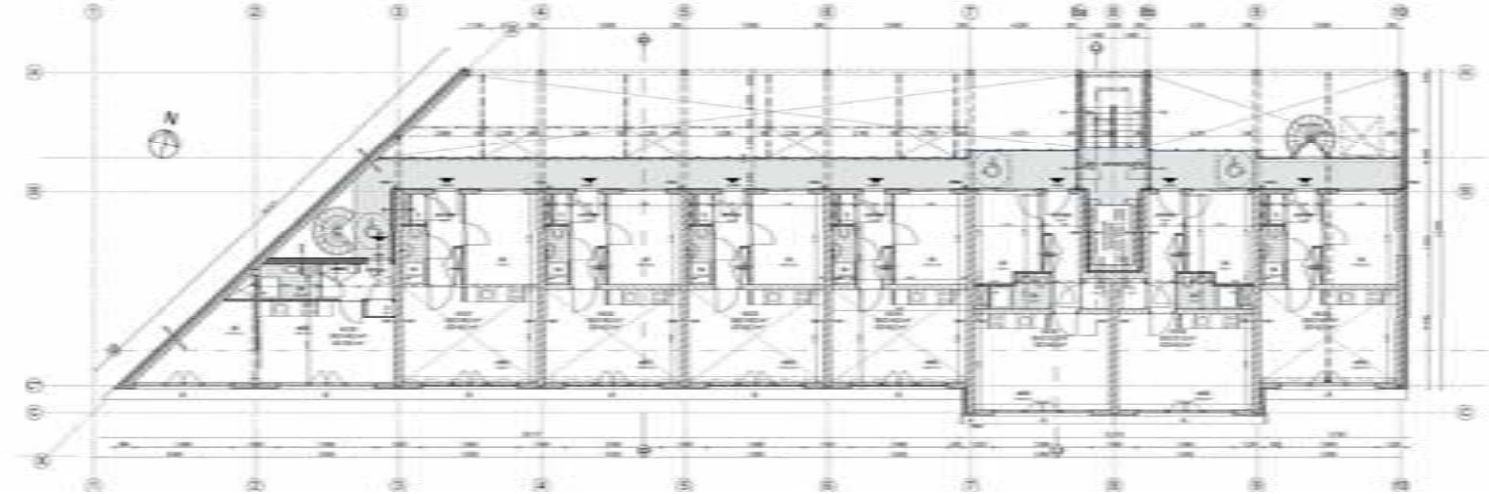
30 min wbdbo
60min wbdbo
zelfsluitend

1114-4-11-03/04

datum	status
D- 2014-09-05	bouwaanvraag
A-	
B-	
C-	
D-	
E-	
F-	
G-	



PLGR 4e verdieping
tekening nr 1114-4-11-05



PLGR 5e verdieping
tekening nr 1114-4-11-06

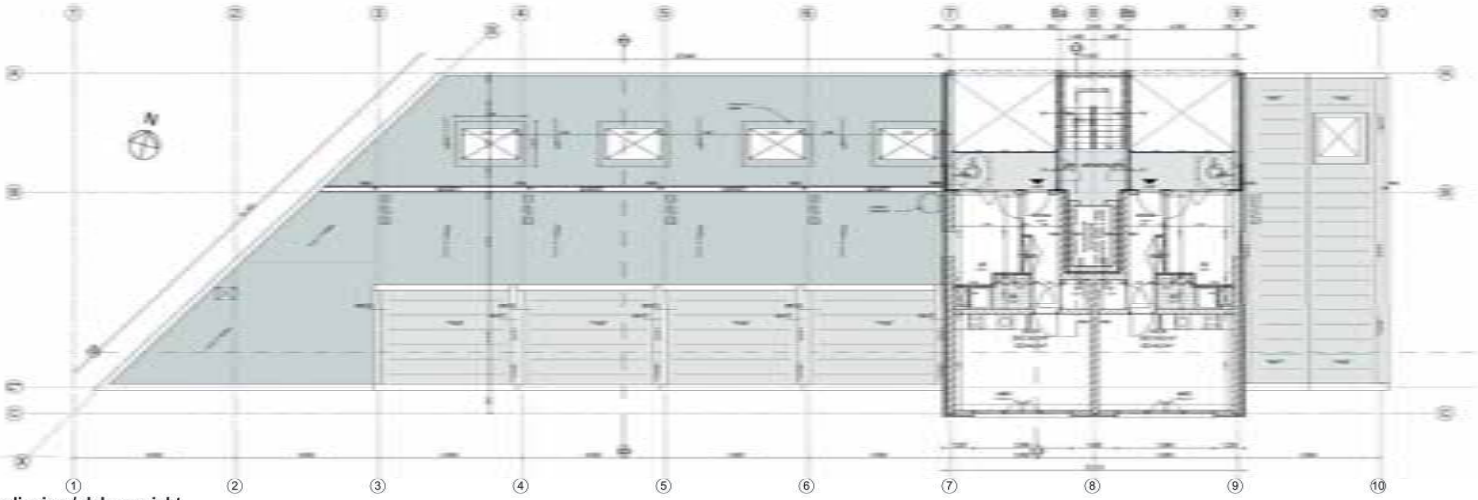
RENVOOI

> rc-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm engineering b.v.

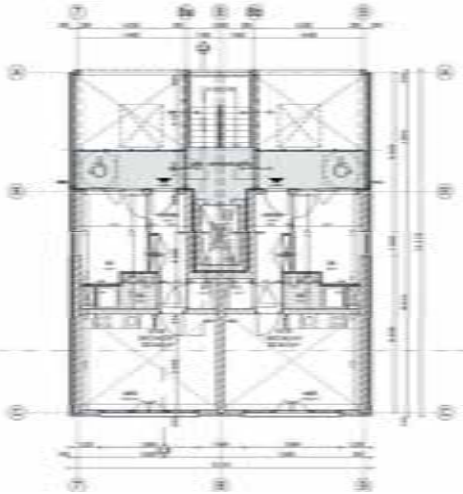
30 min wbdbo
60min wbdbo
zelfsluitend

1114-4-11-05/06

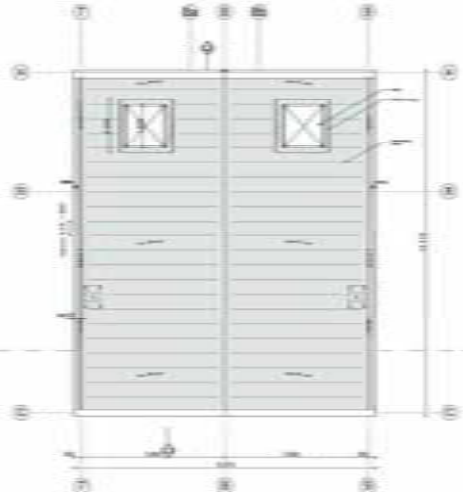
datum	status
D- 2014-09-05	bouwaanvraag
A-	
B-	
C-	
D-	
E-	
F-	
G-	



PLGR 6e verdieping / dak aanzicht
tekening nr 1114-4-11-07



PLGR 7e verdieping
tekening nr 1114-4-11-08



dak aanzicht
tekening nr 1114-4-11-09

RENVOOI

> rc-waarden pakket volgens opgaaf DPA Cauberg-Huygen BV
> constructie volgens opgaaf van der vorm engineering b.v.

30 min wbdbo
60min wbdbo
zelfsluitend

1114-4-11-07/08/

datum	status
D- 2014-09-05	bouwaanvraag
A-	
B-	
C-	
D-	
E-	
F-	
G-	

Bijlage II - Herleidingswaarden tussen terts- en octaafbanden

FJ 3810 HWC Kanaleneiland	Lp per tertsband (lineair)										
omschrijving	25 Hz 31,5 Hz 40 Hz	50 Hz 63 Hz 80 Hz	100 Hz 125 Hz 160 Hz	200 Hz 250 Hz 315 Hz	400 Hz 500 Hz 630 Hz	800 Hz 1 kHz 1,25 kHz	1,6 kHz 2 kHz 2,5 kHz	3,15 kHz 4 kHz 5 kHz	6,3 kHz 8 kHz 10 kHz	dB(A)	dB(LIN)
Schoorsteen ketel 3 (op deze schoorsteen zijn ook ketels 1 en 2 aangesloten), afst. 2,75 m	76,5 74,7 81,2	81,4 78,4 63,3	62,9 62,6 61,5	55,3 59,0 50,8	50,7 50,3 49,1	49,3 50,3 50,7	46,9 46,4 43,4	44,7 40,2 35,7	33,7 29,3 24,6	**60,8**	89,3
Schoorsteen ketel 4 (op deze schoorsteen zijn ook ketels 5 en 6 aangesloten), afst. 2,75m	75,4 70,5 67,9	71,0 68,2 63,8	63,3 60,2 65,0	57,4 59,6 54,3	50,2 50,7 48,5	48,7 49,9 51,1	47,4 46,4 45,2	42,9 40,3 37,2	33,4 28,1 23,3	**60,3**	84,5
Schoorsteen ketels 7 en 8 samen, afst. 2,75 m	75,2 71,5 73,5	80,8 84,1 71,9	68,4 72,0 64,3	68,9 53,2 51,0	50,3 49,2 49,2	49,3 49,1 48,4	48,8 45,8 43,8	42,3 39,1 35,9	32,0 27,8 24,2	**63,8**	88,9
dak t.p.v. Pompruimte	75,4 71,3 71,5	71,6 69,2 63,9	63,6 70,8 63,5	62,7 62,2 58,9	62,9 59,1 60,2	59,9 60,1 60,4	59,8 60,3 71,3	80,9 69,6 55,2	59,7 49,7 50,1	**82,9**	84,2
dak ketelhuis (gebouwdeel 4 t.p.v. Ketels 4, 5 & 6)	81,2 87,9 96,6	98,5 97,9 88,8	93,1 87,3 78,3	78,9 77,7 85,3	89,9 82,9 77,8	84,0 76,0 77,2	77,5 75,7 75,6	75,3 74,8 71,3	68,1 64,5 61,5	**90,6**	105,0
dak ketelhuis (gebouwdeel 3 t.p.v. Ketels 7 & 8)	81,2 88,0 86,7	83,7 82,9 73,9	77,1 74,0 66,2	68,7 66,2 67,3	67,8 70,0 67,4	66,9 66,5 66,2	66,4 63,8 63,7	63,3 61,5 59,4	56,3 54,4 54,9	**76,4**	92,5
gevel pompruimte (glas)	75,4 71,3 71,5	71,6 69,2 63,9	63,6 70,8 63,5	62,7 62,2 58,9	62,9 59,1 60,2	59,9 60,1 60,4	59,8 60,3 71,3	80,9 69,6 55,2	59,7 49,7 50,1	**82,9**	84,2
gevel ketelruimte t.h.v. ketels 1, 2, 3, 7 & 8 (open ramen per 10 m gevel)	75,1 76,9 86,7	94,5 89,4 81,0	81,0 70,9 64,6	62,3 60,7 61,9	65,6 63,9 61,2	63,3 60,8 59,4	58,2 54,3 52,2	49,0 45,3 43,6	41,8 38,3 34,2	**71,9**	96,9
gevel ketelruimte t.h.v. ketels 4, 5 & 6 (open ramen per 10 m gevel)	75,5 73,3 84,0	89,8 85,8 80,7	82,2 74,6 66,9	63,9 60,8 68,0	70,5 65,4 60,0	64,5 59,9 62,5	62,1 60,1 59,3	58,2 57,1 51,9	48,3 43,9 39,8	**73,7**	94,2
deur ketelhuis zuidgevel	81,2 89,2 97,2	96,5 91,7 85,7	85,4 80,4 74,6	75,5 74,3 75,2	78,0 75,8 72,8	72,3 69,0 68,8	67,9 66,1 64,5	63,3 60,6 58,8	56,2 52,8 48,2	**81,1**	102,4
deur ketelruimte west	80,3 73,2 72,9	82,4 78,6 72,9	73,4 70,9 64,7	66,2 65,9 69,7	71,0 71,8 71,9	71,3 70,4 70,8	70,5 68,3 68,4	67,9 66,7 63,7	60,7 59,2 57,5	**80,3**	88,0
deur ketelruimte west	71,0 82,7 98,6	99,0 99,8 88,6	90,4 81,8 76,9	78,4 75,4 78,2	81,7 78,8 71,5	72,9 71,3 72,8	73,1 71,7 72,2	72,0 70,5 66,7	62,9 59,1 55,0	**85,0**	104,9
verbrandingsluchtinlaat ketel 7	n.b. n.b. n.b.	74,8 73,7 69,7	72,3 66,1 61,5	60,2 58,1 56,7	58,4 56,9 58,0	55,9 55,0 56,0	54,8 54,8 55,3	56,0 54,5 53,2	53,9 52,6 52,4	**67,2**	91,3
verbrandingsluchtinlaat ketel 8	n.b. n.b. n.b.	78,9 76,0 77,0	70,7 67,5 63,4	61,3 58,7 57,4	57,0 56,7 59,3	57,5 55,1 55,4	53,9 52,8 52,9	52,6 52,3 52,4	53,0 50,9 49,8	**66,7**	89,7

			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]								
	BRON		25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
P001	Schoorsteen ketel 1	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P002	Schoorsteen ketel 2	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P003	Schoorsteen ketel 3	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P004	Schoorsteen ketel 4	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P005	Schoorsteen ketel 5	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P006	Schoorsteen ketel 6	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P007	Schoorsteen ketel 7	Terts	72,2	68,5	70,5	77,8	81,4	78,9	65,4	69	61,3
		Octaaf		75,4			84,4			71,1	
		Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
P008	Schoorsteen ketel 8	Terts	72,2	68,5	70,5	77,8	81,4	78,9	65,4	69	61,3
		Octaaf		75,4			84,4			71,1	
		Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V101	Oostgevel 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V102	Oostgevel 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V103	Oostgevel 1 deur	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V104	Dak 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V105	Dak 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V301	Oostgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V302	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V303	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V304	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V305	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9

			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]								
	BRON		25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
V306	Westgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V307	Noordgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V308	Noordgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V309	Deur westgevel 3	Terts	80,3	73,2	72,9	82,4	78,6	72,9	73,4	70,9	64,7
		Octaaf		81,7			84,2			75,7	
		Ci	-1,4	-8,5	-8,8	-1,8	-5,6	-11,3	-2,3	-4,8	-11,0
V310	Deur zuidgevel 3	Terts	81,2	89,2	97,2	96,5	91,7	85,7	85,4	80,4	74,6
		Octaaf		97,9			98,0			86,9	
		Ci	-16,7	-8,7	-0,7	-1,5	-6,3	-12,3	-1,5	-6,5	-12,3
V311	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	88	86,7	83,7	82,9	73,9	77,1	74	66,2
		Octaaf		90,9			86,6			79,1	
		Ci	-9,7	-2,9	-4,2	-2,9	-3,7	-12,7	-2,0	-5,1	-12,9
V312	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3
		Octaaf		97,3			101,5			94,2	
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V313	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3
		Octaaf		97,3			101,5			94,2	
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V401	Oostgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9
		Octaaf		84,9			91,6			83,0	
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V402	Westgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9
		Octaaf		84,9			91,6			83,0	
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V403	Noordgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9
		Octaaf		84,9			91,6			83,0	
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V404	Noordgevel 4	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V405	Westgevel 4 deur	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V406	Dak ketelruimte 4	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3
		Octaaf		97,3			101,5			94,2	
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9

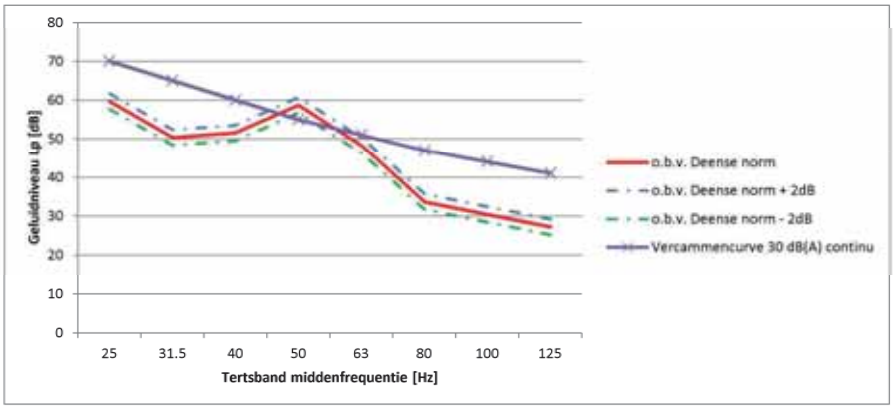
			25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
P001	Schoorsteen ketel 1	Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P002	Schoorsteen ketel 2	Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P003	Schoorsteen ketel 3	Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P004	Schoorsteen ketel 4	Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P005	Schoorsteen ketel 5	Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P006	Schoorsteen ketel 6	Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P007	Schoorsteen ketel 7	Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
P008	Schoorsteen ketel 8	Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V101	Oostgevel 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V102	Oostgevel 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V103	Oostgevel 1 deur	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V104	Dak 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V105	Dak 1	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V301	Oostgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V302	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V303	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V304	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V305	Zuidgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V306	Westgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V307	Noordgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V308	Noordgevel 3	Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V309	Deur westgevel 3	Ci	-1,4	-8,5	-8,8	-1,8	-5,6	-11,3	-2,3	-4,8	-11,0
V310	Deur zuidgevel 3	Ci	-16,7	-8,7	-0,7	-1,5	-6,3	-12,3	-1,5	-6,5	-12,3
V311	Dak ketelruimte 3	Ci	-9,7	-2,9	-4,2	-2,9	-3,7	-12,7	-2,0	-5,1	-12,9

			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]								
	BRON		25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
V312	Dak ketelruimte 3	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V313	Dak ketelruimte 3	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V401	Oostgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V402	Westgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V403	Noordgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V404	Noordgevel 4	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V405	Westgevel 4 deur	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V406	Dak ketelruimte 4	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9

Bijlage III - Rekenresultaten per woningtype

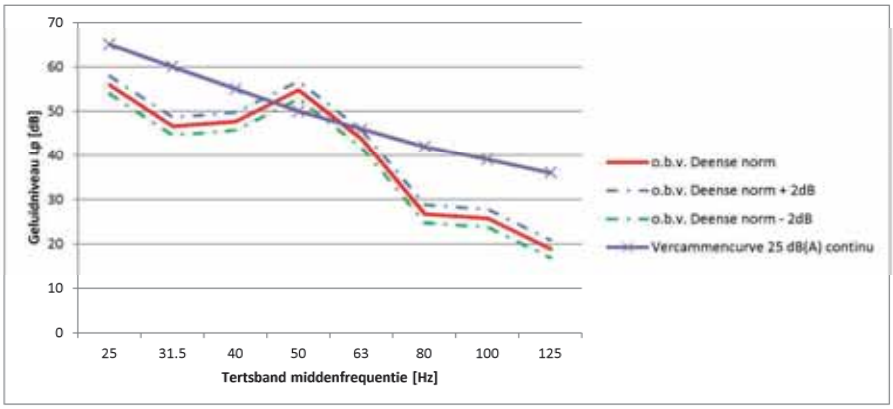
Woning A2.30 (woonkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel zuidwest (avondperiode)	68,1	61,2	63,0	71,7	64,9	53,4	51,6	47,4
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	64,4	57,5	59,2	68,0	61,2	50,2	47,3	41,0
Maximaal optredende geluidbelasting	68,1	61,2	63,0	71,7	64,9	53,4	51,6	47,4
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	59,7	50,4	51,6	58,7	48,3	33,7	30,4	27,2
+2dB	61,7	52,4	53,6	60,7	50,3	35,7	32,4	29,2
-2dB	57,7	48,4	49,6	56,7	46,3	31,7	28,4	25,2
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0



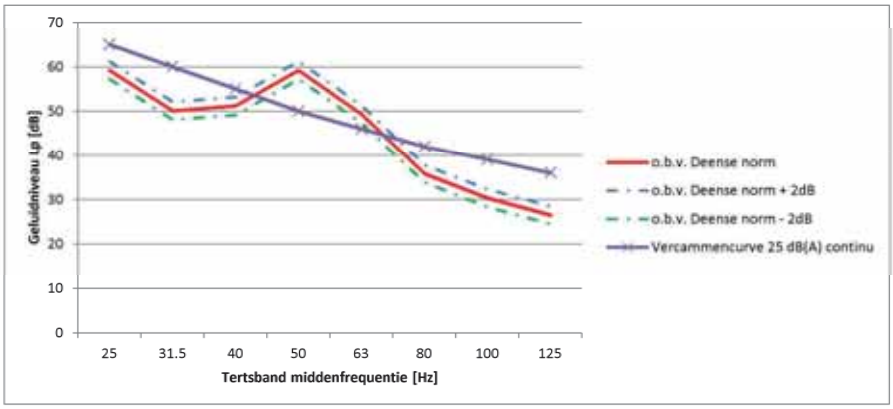
Woning A2.30 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	64,3	57,4	59,1	67,8	60,4	46,4	47,0	39,1
Maximaal optredende geluidbelasting	64,3	57,4	59,1	67,8	60,4	46,4	47,0	39,1
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	55,9	46,6	47,7	54,8	43,8	26,7	25,8	18,9
+2dB	57,9	48,6	49,7	56,8	45,8	28,7	27,8	20,9
-2dB	53,9	44,6	45,7	52,8	41,8	24,7	23,8	16,9
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0



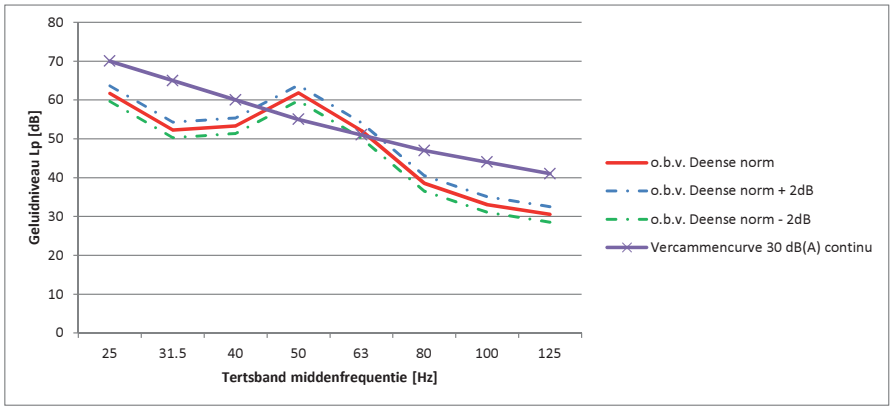
Woning A3.38 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	67,6	60,9	62,6	72,2	65,9	55,5	51,5	46,7
Maximaal optredende geluidbelasting	67,6	60,9	62,6	72,2	65,9	55,5	51,5	46,7
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	59,2	50,1	51,2	59,2	49,3	35,8	30,3	26,5
+2dB	61,2	52,1	53,2	61,2	51,3	37,8	32,3	28,5
-2dB	57,2	48,1	49,2	57,2	47,3	33,8	28,3	24,5
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	11,2	5,3	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	7,2	1,3	0,0	0,0	0,0



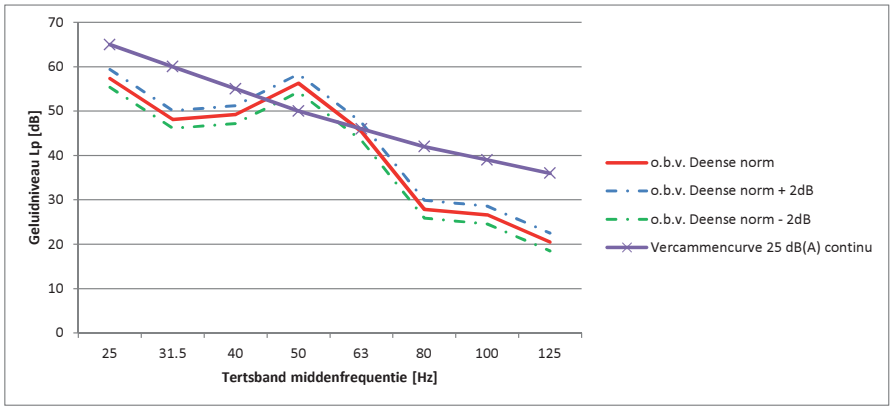
Woning A3.41 (woonkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting dak (avondperiode)	70,1	63,1	64,7	74,8	68,7	58,2	54,2	50,7
Geluidbelasting gevel zuidwest (avondperiode)	66,8	60,1	61,9	71,4	64,4	52,6	51,6	45,7
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	65,9	59,0	60,6	69,5	63,0	52,0	48,3	43,0
Maximaal optredende geluidbelasting	70,1	63,1	64,7	74,8	68,7	58,2	54,2	50,7
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	61,7	52,3	53,3	61,8	52,1	38,5	33,0	30,5
+2dB	63,7	54,3	55,3	63,8	54,1	40,5	35,0	32,5
-2dB	59,7	50,3	51,3	59,8	50,1	36,5	31,0	28,5
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	8,8	3,1	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0



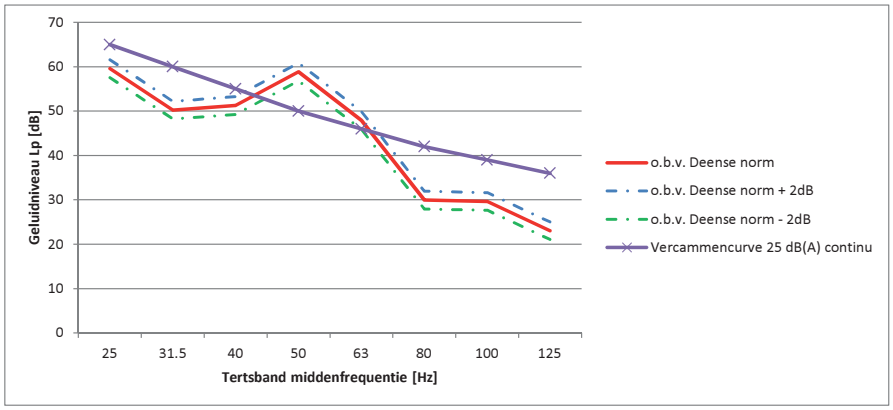
Woning A3.41 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	65,8	58,9	60,6	69,3	62,0	47,6	47,8	40,7
Maximaal optredende geluidbelasting	65,8	58,9	60,6	69,3	62,0	47,6	47,8	40,7
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	57,4	48,1	49,2	56,3	45,4	27,9	26,6	20,5
+2dB	59,4	50,1	51,2	58,3	47,4	29,9	28,6	22,5
-2dB	55,4	46,1	47,2	54,3	43,4	25,9	24,6	18,5
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	8,3	1,4	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0



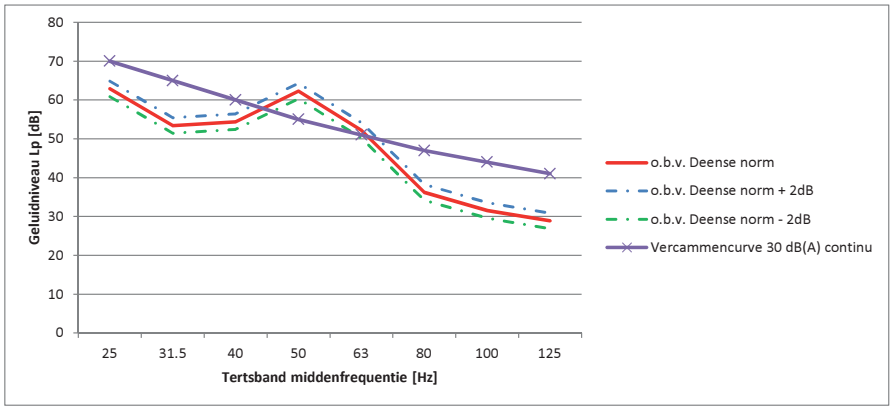
Woning A5.57 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting gevel noordwest (nachtperiode)	65,4	58,8	60,5	68,4	60,8	47,5	48,2	39,8
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	68,0	61,0	62,7	71,8	64,5	49,6	50,8	43,2
Maximaal optredende geluidbelasting	68,0	61,0	62,7	71,8	64,5	49,6	50,8	43,2
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	59,6	50,2	51,3	58,8	47,9	29,9	29,6	23,0
+2dB	61,6	52,2	53,3	60,8	49,9	31,9	31,6	25,0
-2dB	57,6	48,2	49,3	56,8	45,9	27,9	27,6	21,0
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	10,8	3,9	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0



Woning A5.57 (woonkamer)

	Tertstband middenfrquentie [Hz]							
	25	**31.5**	**40**	**50**	**63**	**80**	**100**	**125**
Geluidbelasting dak (avondperiode)	71,3	64,2	65,8	75,3	68,8	55,9	52,7	49,1
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	68,1	61,1	62,7	72,0	65,4	54,0	51,2	45,3
Maximaal optredende geluidbelasting	71,3	64,2	65,8	75,3	68,8	55,9	52,7	49,1
Niveauverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveauverschil Deense norm	62,9	53,4	54,4	62,3	52,2	36,2	31,5	28,9
+2dB	64,9	55,4	56,4	64,3	54,2	38,2	33,5	30,9
-2dB	60,9	51,4	52,4	60,3	50,2	34,2	29,5	26,9
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	9,3	3,2	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0



Bijlage 5 Bedrijven en Milieuzonering

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Memo

Ter attentie van	KWP De heer C. Duchateau
Datum	13 juni 2013
Projectnummer	13.1025
Onderwerp	Bedrijven en milieuzonering Kanaalweg 59 te Utrecht

Inleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens de locatie Kanaalweg 59 te Utrecht te herontwikkelen. Op de thans braakliggende locatie de volgende functies voorzien:

- 149 appartementen;
- 208 m^2 horecavoorziening;
- 170 parkeerplaatsen;
- jachthaven.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling niet binnen het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd kan worden, dient het vigerende bestemmingsplan partieel herzien te worden. Onderdeel hiervan is de onderbouwing dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Deze notitie voorziet hierin voor wat betreft het onderdeel ‘bedrijven en milieuzonering’ aan de onderbouwing in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Wettelijk kader

Bedrijven welke zijn gelegen in de nabijheid van het plangebied kunnen een beperking opleveren voor de (gewijzigde) invulling van dat gebied. Hiervan is sprake indien de invulling plaatsvindt met milieugevoelige functies, zoals woningen.

In de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering (2009)” zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de publicatie wordt onderscheidt gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dat rechtvaardigt kan een lagere omgevingskwaliteit worden nagestreefd dan die in een rustige woonwijk. In dat geval kunnen de kleinere richtafstanden voor een gemengd gebied worden aangehouden.

Milieucategorie	Richtafstand tot rustige woonomgeving	Richtafstand tot gemengd gebied
1	10 m	0
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Afbeelding 1: Tabel milieucategorieën en bijbehorende richtafstanden

De opgenomen richtafstanden zijn geen normen, maar richtafstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. De afstanden worden gemeten vanaf de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat tot aan de dichtstbij gelegen gevel van de gevoelige functie.

Toetsing voorgenomen ontwikkeling

Typering plangebied
Het plangebied betreft een locatie welke omgeven is door bedrijvigheid, zowel inrichtingen als kantoorfuncties. Het plangebied kan dan ook aangemerkt worden als een gemengd gebied.

Bedrijven in omgeving plangebied
In de omgeving van het plangebied zijn meerdere bedrijven gevestigd welke van invloed kunnen zijn op het woon- en leefklimaat van de te realiseren woningen in het plangebied.
In onderstaande tabel staan deze bedrijven weergeven. De nummering verwijst naar de nummers in de afbeelding.

Bedrijf/organisatie	Adres	Bedrijfsactiviteit
1. Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht	Overste den Oudenlaan 20	Remise stadsbussen
2. NUON Hulwarmtecentrale	Kanaalweg 60a	Hulpwarmtecentrale (HWC)
3. Verschillende garagebedrijven	Kanaalweg 60	Autoschadeherstel en autoverkoop
4. Kantoorgebouwen (diverse ondernemingen)	Kon. Wilhelminalaan 3 t/m 9	Kantooractiviteiten

In onderstaande tabel staan deze bedrijven weergegeven, inclusief SBI-code, richtafstand tot een gemengd gebied en de daadwerkelijke afstand van de inrichting tot het plangebied. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd of de ligging van het plangebied tot de in de omgeving aanwezige bedrijvigheid een belemmering op kan leveren.

Bedrijf/organisatie	SBI-Code	Milieucat.	Richtafstand (meters)[1]	Relevant milieuaspect	Afstand tot grens plangebied (meters)
1. Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht	493	3.2	50	Geluid	40
2. NUON Hulpwarmtecentrale	35 E1	3.2	50	Geluid, gevaar en geur	0
3. Verschillende garagebedrijven	451, 452, 454	2	10	Geluid	80
5. Kantoorgebouwen (diverse ondernemingen)	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	1	0	Nvt	0


Orlyplein
Graadt van Roggenweg
Graadt van Roggenplein
Graadt van Roggenstraat
Graadt van Roggenlaan
Graadt van Roggenhof
Graadt van Roggenpassage
Graadt van Roggenbrug
Graadt van Roggenhuis
Graadt van Roggenkade
Graadt van Roggenstraat
Graadt van Roggenplein

Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht (GVU)
Het voormalige Logistiek Complex van Defensie aan de Overste den Oudenlaan 20 is reeds jaren in gebruik als stalling voor de bussen van het GVU. Ondanks dat op deze locatie een herontwikkeling is voorzien, is het aannemelijk te veronderstellen dat het huidige gebruik nog enige jaren zal voortduren.

Van het gebruik ten behoeve van de GVU is in het kader van art. 8.19 Wm op 14 juni 2004 melding gemaakt bij de gemeente Utrecht. Tevens is naar aanleiding van deze activiteit door Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidsniveau's als gevolg van deze nieuwe bedrijfsactiviteiten. De grootste geluidsbron betreft met name het af en aanrijden van bussen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het berekende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau Lar,LT niet meer bedraagt dan 48 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de direct tegenover de hoofdpoort gelegen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Hier van uitgaande kan worden gesteld dat de activiteiten van de GVU binnen het Logistiek Complex, bij voortzetting van haar activiteiten, geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plangebied.

Hulpwarmtecentrale (HWC) Nuon

Voor de HWC van de NUON zijn op basis van de VNG-publicatie de volgende milieuaspecten als relevant te beschouwen:

- Geur (richtafstand tot gemengd gebied: 10 meter)
- Geluid (richtafstand tot gemengd gebied: 50 meter)
- Gevaar (richtafstand tot gemengd gebied: 30 meter)

Aangezien het bedrijfsterrein van de HWC direct grenst aan het plangebied, heeft op deze punten nader onderzoek plaatsgevonden. Navolgend zijn de belangrijkste conclusies beschreven:

<u>Geur</u>
Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO_2), stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Derhalve is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005.

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de áchtergrondconcentratie' valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO2 een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NOx geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NOx tevens gering zal zijn.

Geluid

De HWC is een zogenaamde ‘grote lawaaimaker’ als bedoeld in onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht. Op basis van een geluidsonderzoek uit 1988 is derhalve een geluidzone rondom de HWC vastgesteld. Deze geluidzone is geïmplementeerd in de milieuvergunning. De 50 dB(A) geluidcontour ligt ongeveer halverwege het plangebied, de 55 dB(A) contour ligt (binnen het plangebied) op circa 15 meter van de noordelijke grens van het terrein.

De voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai van 50 dB (A) wordt in het plangebied overschreden en voor een gedeelte van het plangebied wordt ook de maximaal te ontheffen waarde van 55 dB(A) overschreden. Aangezien hiervoor geen hogere waarden verleend kunnen worden, dienen enkele gevels doof (zonder te openen delen) uitgevoerd te worden. Voor andere gevels dienen hogere waarden verleend te worden. In het akoestisch onderzoek wordt hier nader op ingegaan.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat enerzijds een goed woon- en leefklimaat behaald kan worden en dat voldaan kan worden aan het gestelde in de Wet geluidhinder, en dat anderzijds de geluidruimte van de HWC gerespecteerd wordt.

Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Gelet hierop is er advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

Opgesteld door:



ing. J.W. (Jeroen) Hendriks
Senior Adviseur Ruimte & Milieu

Bijlage 6 Externe veiligheid

Tebodin Netherlands B.V.
Laan van Nieuw Oost-Indië 25 • 2593 BJ Den Haag
Postbus 16029 • 2500 BA Den Haag
Telefoon 070 348 09 11 • Fax 070 348 06 45
denhaag@tebodin.nl • www.tebodin.com

Opdrachtgever: **KWP Gebiedsontwikkelaars**
Project: **Nieuwbouw Kanaalweg 59, Utrecht**

Ordernummer: T41363.00
Documentnummer: 3412121
Revisie: A

Auteur: W.A. Hamer
Telefoon: 070 348 05 86
Telefax: 070 348 05 91
E-mail: w.hamer@tebodin.nl

Datum: 23 maart 2010

Brandveiligheidsrapport, externe veiligheid
Nieuwbouw locatie Kanaalweg 59 te Utrecht

A	23-03-2010	Verwerking commentaar bevoegd gezag	W. Hamer	C. Assmann
0	19-02-2010	Ter goedkeuring	W. Hamer	C. Assmann
Wijz.	Datum	Omschrijving	Opsteller	Gecontroleerd

© Copyright Tebodin

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze ook zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever.

Inhoudsopgave **Pagina**

	Samenvatting	**4**
1	**Inleiding**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel van het brandveiligheidsrapport	6
1.3	Kader van wet -, regelgeving en richtlijnen	6
1.4	Begrippen en afkortingen	7
1.5	Opzet rapport	8
1.6	Leeswijzer	8
2	**Beschrijving locatie**	**9**
3	**Beschrijving inrichting**	**10**
3.1	Stoomketelgebouw	10
3.2	Opslagtanks	11
3.2.1	Beschrijving opslagtanks	11
3.2.2	Beschrijving leidingen	12
3.2.3	Stookolie	12
4	**Ontwikkelingsplan nieuwbouwlocatie**	**14**
4.1	Loftgebouw	15
4.2	Havengebouw	15
4.3	Torengebouw	16
4.4	Materiaal specificatie	17
4.4.1	Brandeffecten algemeen	17
4.4.2	Brandeigenschappen beton	18
4.4.3	Brandeigenschappen isolatiemateriaal	18
4.4.4	Brandwerendheid baksteen	19
5	**Stralingsintensiteit**	**20**
5.1	Algemeen	20
5.2	Stofeigenschappen hexaan	21
5.3	Modellering	21
6	**Conclusie**	**25**
	Bronvermelding	**26**

Samenvatting

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft namens Kondor Wessels Projecten een aanvraag ingediend voor het oprichten en in stand houden van bouwwerken en daaraan gekoppelde voorzieningen ten behoeve van woningbouw.
Om een bouwvergunning te kunnen verkrijgen moet volgens de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan worden gewijzigd of een projectbesluit worden genomen. Als de oude Wet op de ruimtelijke ordening echter nog van toepassing is op deze procedure, moet volgens artikel 19 van deze wet vrijstelling worden aangevraagd. Ongeacht welk van deze procedures van toepassing zijn wordt ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure dit document 'Brandveiligheid, externe veiligheid' als ondersteunend document aan het bevoegde gezag voorgelegd.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft een belanghebbende bezwaar aangetekend. Een van de bezwaren omvatte het aspect veiligheid en in het bijzonder brandveiligheid. Met dit rapport wordt inzicht gegeven in de effecten van eventuele brandrisico's en de maatregelen die de effecten van de eventuele brand kunnen beperken.

Het doel van dit document is:

- Betrokken partijen te voorzien van informatie die nodig is om een goede beoordeling te kunnen maken van de bijzondere risico's van het bedrijf.
- Te waarborgen dat brandrisico's gereduceerd worden tot een aanvaardbaar niveau voor alle betrokken partijen.

De plansituatie is beoordeeld op basis van de gangbare technische criteria, zoals deze ten grondslag liggen aan het Bouwbesluit.

Hieruit volgt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.

De bedrijfsgebouwen en productie-installaties in de omgeving leveren geen hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen op dan de gebruikelijke woon- en verblijfsgebouwen. Op het naastgelegen terrein van de warmtehulpcentrale zijn echter nog drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie aanwezig met elk een inhoud van 500 m^3. Op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw opleveren.

Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een warmtestralinggrenswaarde op naastgelegen bouwwerken van verschillende percelen van maximaal 15 kW/m^2. De 15 kW/m^2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet.

Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft namens Kondor Wessels Projecten een aanvraag ingediend voor het oprichten en in stand houden van bouwwerken en daaraan gekoppelde voorzieningen ten behoeve van woningbouw.
Om een bouwvergunning te kunnen verkrijgen moet volgens de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan worden gewijzigd of een projectbesluit worden genomen. Als de oude Wet op de ruimtelijke ordening echter nog van toepassing is op deze procedure, moet volgens artikel 19 van deze wet vrijstelling worden aangevraagd.

Ongeacht welk van deze procedures van toepassing zijn, wordt ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure dit document 'Brandveiligheid, externe veiligheid' als ondersteunend document aan het bevoegde gezag voorgelegd.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft een belanghebbende bezwaar aangetekend. Eén van de bezwaren omvatte het aspect veiligheid en in het bijzonder brandveiligheid. Met dit rapport wordt inzicht gegeven in de effecten van eventuele brandrisico's en de maatregelen welke de effecten van de eventuele brand kunnen beperken.

Door het adviesbureau AVIV te Enschede is in 1^{e} instantie een brandveiligheidsrapport opgesteld. De gemeente Utrecht heeft beoordeeld dat in het AVIV rapport onvoldoende naar voren is gebracht of wordt voldaan aan het afstandscriteria zoals deze zijn aangegeven door de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht heeft KWP Projectontwikkelaars verzocht de warmtestralingcontouren, welke eventueel bij een brand in een van de opslagtanks ontstaan, inzichtelijk te maken.

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft Tebodin verzocht tot het inzichtelijk maken van de warmtestralingcontouren indien een van de opslagtanks in brand geraakt. Deze warmtestralingcontouren diende gebaseerd te zijn op het door Adviesbureau AVIV opgestelde brandveiligheidsrapport. Tebodin heeft KWP Gebiedsontwikkelaars gewezen op het feit dat de in het door AVIV opgestelde rapport dat een aantal uitgangspunten niet overeenkwamen met de huidige literatuur en de informatie zoals deze naar voren was gebracht in het bezwaarschrift van de belanghebbende.

De twee belangrijkste uitgangspunten in het AVIV rapport die geleid hebben tot het opnieuw opstellen van een brandveiligheidrapport door Tebodin zijn:

1. De invloed van de zogenoemde 'surface emissive power' (SEP) waarde.
   - Adviesbureau AVIV heeft gekozen voor een berekening op basis van de SEP-waarde voor gasvormige koolwaterstoffen.
   - De gasvormige koolwaterstoffen zoals methaan, ethaan, propaan en butaan hebben een SEP-waarde van 140 kW/m².

De SEP-waarde van vloeibare koolwaterstoffen, zoals bij de warmtehulpcentrale aanwezig, is in de literatuur bepaald op een waarde van 56,1 kW/m².

2. In het bezwaarschrift van de belanghebbende wordt (lichte) stookolie genoemd terwijl in het AVIV rapport dieselolie als uitgangspunt is gehanteerd. Dieselolie is een lichtere kolomfractie dan (lichte) stookolie.

Aangezien de warmtestraling met stijgende afstand van de warmtebron kwadratisch afneemt is het essentieel een correcte SEP-waarde te hanteren zodat een reële weergave kan worden gegeven van de warmtestralingcontouren.

Voornamelijk op basis hiervan is door KWP Projectontwikkelaars besloten tot het opnieuw opstellen van een rapportage.

Dit document betreft een beschrijving van de te nemen maatregelen in het kader van brandveiligheid, die voor nieuwbouw vereist worden vanwege het Bouwbesluit 2003 en de gemeentelijke bouwverordening. Daarnaast beschrijft het document relevante bouwkundige en installatietechnische voorzieningen van de naastgelegen warmtehulpcentrale.

Het perceel bevindt zich aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

1.2 Doel van het brandveiligheidsrapport

Het doel van het brandveiligheidsrapport is:

- De betrokken partijen te voorzien van informatie die nodig is om een goede beoordeling te kunnen maken van de bijzondere risico's van het bedrijf.
- Te waarborgen dat brandrisico's gereduceerd worden tot een aanvaardbaar niveau voor alle betrokken partijen.

1.3 Kader van wet -, regelgeving en richtlijnen

Het brandveiligheidsrapport is getoetst aan de volgende wettelijke regelingen en pseudo-wetgeving (in volgorde van prioriteit);

- Europese regelgeving;
- Bouwbesluit 2003;
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI);
- Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) 29.

1.4 Begrippen en afkortingen

Gebruiksfunctie	gedeelten van één of meer bouwwerken op een perceel of standplaats, die dezelfde gebruiksbestemming hebben en die tezamen één gebruikseenheid vormen.
Brandcompartiment	gedeelte van één of meer bouwwerken, bestemd als maximaal uitbreidingsgebied van brand.
Technische ruimte	ruimte voor het plaatsen van de apparatuur, noodzakelijk voor het functioneren van een gebouw.
Gebruiksoppervlakte	gebruiksoppervlakte als bedoeld in NEN 2580.
Hoofddraagconstructie	hoofddraagconstructie als bedoeld in NEN 6702.
WTD	tijdsduur van de brandwerendheid met betrekking tot bezwijken in minuten.
WBDBO	weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag: weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag als bedoeld in NEN 6068.
Lichte industriefunctie	industriefunctie waarin activiteiten plaats vinden, waarbij het verblijven van mensen een ondergeschikte rol speelt.
Woongebouw	gebouw of gedeelte van een gebouw, waarin twee of meer woonfuncties liggen, die zijn aangewezen op een of meer gemeenschappelijke verkeersroutes.
Bezettingsgraad	aantal m² gebruiksoppervlakte per persoon.
Bezettingsgraadklasse	klasse die de bezettingsgraad van een gebruiksoppervlakte en de bezettingsgraad van een vloeroppervlakte aan verblijfsgebied aangeeft in overeenstemming met Tabel 1.

Tabel 1: bezettingsgraad

klasse	bezettingsgraad	
	in m² gebruiksoppervlakte per persoon	in m² vloeroppervlakte aan verblijfsgebied per persoon
B1	> 0,8 - <= 2	> 0,5 - <= 1.3
B2	> 2 - <= 5	> 1,3 - <= 3,3
B3	> 5 - <= 12	> 3,3 - <= 8
B4	> 12 - <= 30	> 8 - <= 20
B5	> 30	> 20

Permanente vuurbelasting	Bijdrage tot de vuurbelasting van de materialen die deel uitmaken van de bouwdelen.
Blikseminstallatie	Een installatie als bedoeld in NEN 1014.

1.5 Opzet rapport

In dit rapport wordt het algemene referentiekader ten behoeve van de brandveiligheid beschreven. Voorts worden uitgangspunten vastgelegd die de basis vormen voor de nadere invulling van de genomen brandveiligheidsmaatregelen.

Aan de hand van de milieuregelgeving en bouwregelgeving zijn criteria vastgesteld waar aan de bouwwerken minimaal dienen te voldoen. Deze criteria zijn vastgelegd in de vigerende milieu- en bouwvergunningen. Tevens geeft dit rapport aan welke bouwkundige en installatietechnische voorzieningen getroffen zijn ten behoeve van de brandveiligheid. Deze omvatten onder meer de toekomstige externe brandcompartimentering van de woongebouwen.

1.6 Leeswijzer

Het document is zo opgesteld dat de brandveiligheidsaspecten betreffende de externe veiligheid van de warmtehulpcentrale van binnen naar buiten worden beschouwd. Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van het terrein met daarbij een beschrijving van de aanrijroutes voor de hulpdiensten en waar mogelijk de primaire waterwinning plaatsvindt.

Hoofdstuk 3 beschrijft de bouwkundige aspecten van het ketelgebouw en de naastgelegen opslaginstallatie met de leidingen. Paragraaf 3.4 geeft de fysische eigenschappen van het opgeslagen product.

Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de toekomstige gebouwen, die zich beperkt tot de gevel die naar de opslagtanks is gericht.

Hoofdstuk 5 geeft een weergave van de warmtestraling en vlamhoogte die mogelijk bij een brand kan voorkomen.

2 Beschrijving locatie

De nieuwbouwlocatie is gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

De nieuwbouwlocatie en de naastgelegen warmtehulpcentrale kunnen beide bereikt worden via de Kanaalweg. De Kanaalweg is de primaire ontsluitingsroute waarover de hulpdiensten kunnen aanrijden. De tweede ontsluitingsroute loopt via de Koningin Wilhelminalaan, die overgaat in de Kanaalweg.

De locatie heeft een ondergrondse brandkraan binnen een straal van 40 meter, gerekend vanaf de terreintoegang (brandweeringang), met een capaciteit van minimaal 60 m³/uur.



Figuur 1: terreinoverzicht

= brandweeringang

Naastgelegen objecten zijn zodanig vrij gelegen en voorzien van niet-brandbare dakbedekkingen dat geen gevaar bestaat voor brandoverslag.

3 Beschrijving inrichting

In dit hoofdstuk worden de bouwkundige en installatietechnische voorzieningen van de inrichting beschreven. Deze voorzieningen zijn conform de milieu- en bouwvergunning en zullen worden getoetst aan de huidige milieu- en bouwregelgeving.

Op de inrichting zijn twee typen van bouwwerken te onderscheiden, namelijk;
⇒ bouwwerken;
⇒ bouwwerken 'geen gebouw zijnde'.

Bouwwerken 'geen gebouw zijnde' dienen te voldoen aan de definitie zoals gegeven door de Woningwet, artikel 1 lid 1c: *'elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke overdekte geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt'.*

De bouwwerken op het terrein die een gebouw vormen, zijn in overeenstemming met het Bouwbesluit 2003 ingedeeld in de gebruiksfunctie 'lichte industriefunctie' (zonder verblijfsgebied).

In het gebouw, hierna te noemen stoomketelgebouw, staan 8 stoomketels (warmtehulpcentrale) opgesteld. De stoomketels worden gestookt met stookolie (vlampunt > 90°C). De stookolie wordt opgeslagen in drie opslagtanks.

Het stoomketelgebouw ligt circa 12 meter van de inrichtingsgrens aan de straatzijde (Kanaalweg) van het terrein en circa 11 meter van de dichtstbijzijnde opslagtank.

De opslagtanks staan zuidwestelijk van het stoomketelgebouw in een lijn evenwijdig aan - en op circa 8 meter van - de westelijke inrichtingsgrens. De 1e opslagtank (gerekend vanaf het stoomketelgebouw) ligt circa 23 meter van de oostelijke inrichtingsgrens. Aan de oostelijke inrichtinggrens staat een gebouw met een industriefunctie. Ten zuiden van de 3e opslagtank (geteld vanaf het stoomketelgebouw) staat op een afstand van circa 16 meter nog een gebouw met een industriefunctie.

De warmtehulpcentrale levert alleen in geval van een piek in de warmtevraag aan het stadsverwarmingsnet.

3.1 Stoomketelgebouw

In het bestaande stoomketelgebouw staan acht stoomketels met toebehoren. De gebruiksfunctie wordt gedefinieerd als 'lichte industriefunctie' (zonder verblijfsgebied) met bezettingsgraad B5 en met een totaal gebruiksoppervlak van minder dan 1.000 m². Vanzelfsprekend zijn er ruimten met een 'overige functie' aanwezig zoals toilet/sanitaire ruimten en technische ruimten.

Het pand is conform het Bouwbesluit 2003 (nieuwbouwniveau), en gemeentelijke bouwverordening voorzien van het vereiste brandpreventieve voorzieningen, zoals blusmiddelen.

3.2 Opslagtanks

3.2.1 Beschrijving opslagtanks

De opslagtanks voldoen aan de toenmalige vigerende voorschriften zoals de CPR-92 (vloeibare aardolieproducten, bovengrondse opslag kleine installatie (< 80.000 m³)), die voorschriften tegenwoordig zijn samen gebracht in de Eurocode EN 1993-4-2 (opslagtanks) en PGS 29. De opslagtanks zijn geplaatst in een tankput van 770 m^2 met een toereikende omwalling.

De 3 opslagtanks hebben elk een diameter van 8 m, een hoogte van circa 10 m en een opslagcapaciteit van circa 500 m³. De totale wandoppervlakte bedraagt circa 251 m². Het oppervlak van de tankbodem is circa 50 m².

π = 3.14
d = 8
h = 10

$$\pi * d * h \equiv oppervlak$$

$$3.14 * 8 * 10 \approx 251\,\text{m}^2$$

Formule 1: berekening wandoppervlak

$$0.25 * \pi * d^2 \equiv oppervlak$$

$$0.25 * 3.14 * 8^2 \approx 50\,\text{m}^2$$

Formule 2: berekening bodemoppervlak

De opslagtanks zijn vervaardigd van koolstofstaal conform de toen geldende regelgeving zoals ASMI en aangevuld met NFPA codes en EEMUA guidelines. Alle opslagtanks zijn van het type ‘cone roof’ vast dak en geheel voorzien van een thermische isolatielaag van circa 50 mm op basis van mineraal product, waarbij aan de buitenzijde een aluminium beplating is aangebracht.

In de tankwand zijn doorvoeringen gerealiseerd ten behoeve voor toe- en afvoerleidingen. Op het tankdak zijn mangaten en openingen aanwezig ten behoeve van ventilatie en meetapparatuur. De tanks zijn uitgevoerd met een hoogniveau-alarmering, die ter plaatse en in de controlekamer alarm geeft voordat het hoogste toelaatbare vloeistofniveau in de tank wordt bereikt.

Alle opslagtanks met bijbehorende installatieonderdelen zijn voorzien van bliksem- en overspanningsbeveiliging en in overeenstemming met de NEN 1014. De bliksem- en overspanningsbeveiliginginstallatie wordt periodiek geïnspecteerd en gecertificeerd.

De tanks zijn voorzien van tankverwarming, zogenoemde ‘heat tracing’ of soortgelijke voorzieningen ten behoeve van het behouden van de juiste viscositeit voor het verpompen van het opgeslagen product.

3.2.2 Beschrijving leidingen

Vanuit het lospunt van de tankwagens gaan geïsoleerde vulleidingen naar de opslagtanks. Vanuit de opslagtanks wordt de stookolie naar de stoomketels in het stoomketelgebouw gevoerd.

De leidingen zijn uitwendig voorzien van minerale isolatie en bekleed met aluminium beplating en zijn uitgerust met warmtespiralen 'heat tracing' of vergelijkbare voorzieningen, omdat koude stookolie niet verpompbaar is.

Alle leidingen met bijbehorende installatieonderdelen zijn voorzien van bliksem- en overspanningsbeveiliging en in overeenstemming met de NEN 1014. De bliksem- en overspanningsbeveiliginginstallatie wordt periodiek geïnspecteerd en gecertificeerd.

3.2.3 Stookolie

De gebruikte brandstof is een mengsel van koolwaterstoffen met een kookpunt traject van 350°C tot en met 650°C met een relatief lage dampspanning (0,1 mbar bij 20 °C) (water = 23 mbar bij 20 °C). Dergelijke mengsels worden gebruikt voor commerciële en industriële verbranders en worden gerangschikt onder de noemer stookoliën.

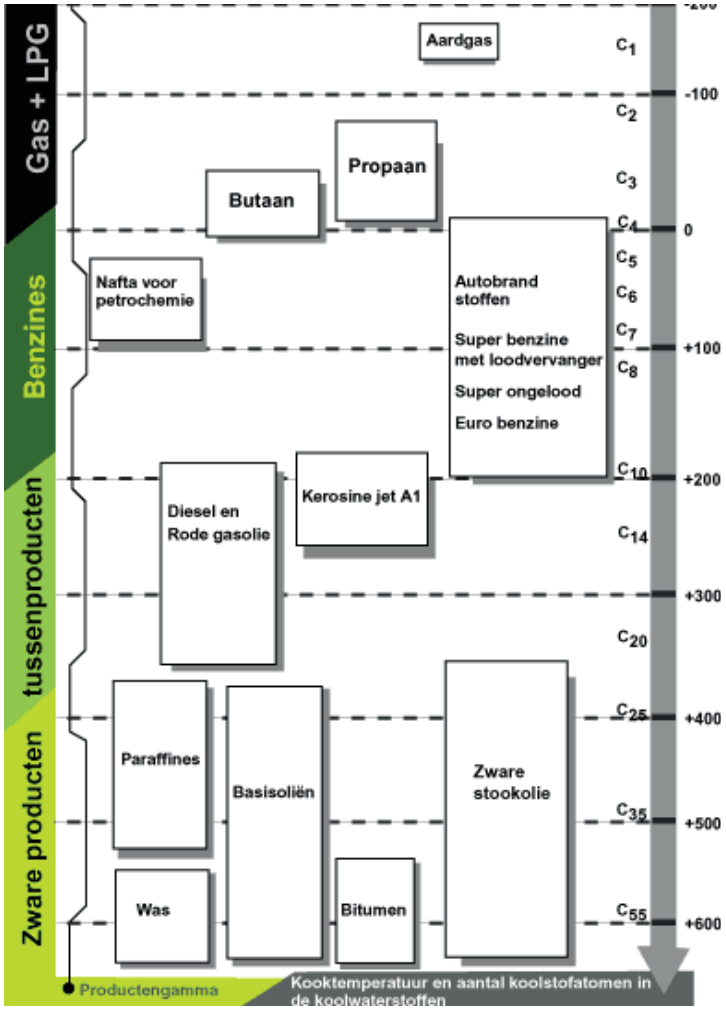
Stookolie heeft vanwege de lange koolstofketens, lengte van C_{20} tot C_{50} een vlampunt van circa 90 °C en is onder normale atmosferische temperaturen zo viskeus (stroperig) dat deze langzaam vloeit. Doordat deze viskeuze brandstof gedurende vorstperioden beschikbaar dient te zijn wordt de vloeistof continu op een minimale bedrijfstemperatuur gehouden, zodat de vloeistof goed vloeibaar is en kan worden verpompt naar de stoomketels.

Aangezien dergelijke koolwaterstofmengsels een vlampunt hebben van minder dan 100°C worden deze als brandbaar geclassificeerd.

Stookolie is niet mengbaar met water en zal op water (dichtheid ≈ 0,95 gr/ml) een viskeuze drijflaag vormen.

Aangezien de moleculaire verhouding koolstof – waterstof in de ratio 3 – 1 gepasseerd is, zal in geval van brand een sterke roetvorming plaatsvinden. De vrijkomende warmtestraling (heat flux) zal bepaald worden door de surface emissive power (SEP) waarde. Deze SEP waarde is voor de vloeibare koolwaterstoffen bepaald op 56,1 kW/m² (ø = 10 meter) en als 'Smokey' getypeerd.

Door de sterke roetvorming zal warmtestraling niet toenemen of zelfs beperkt afnemen wanneer een plasbrand een diameter heeft groter dan 3 meter. De afbrandwaarde van stookolie is circa 0,035 kg/(m².s).



Figuur 1: kooktraject koolwaterstoffen

4 Ontwikkelingsplan nieuwbouwlocatie

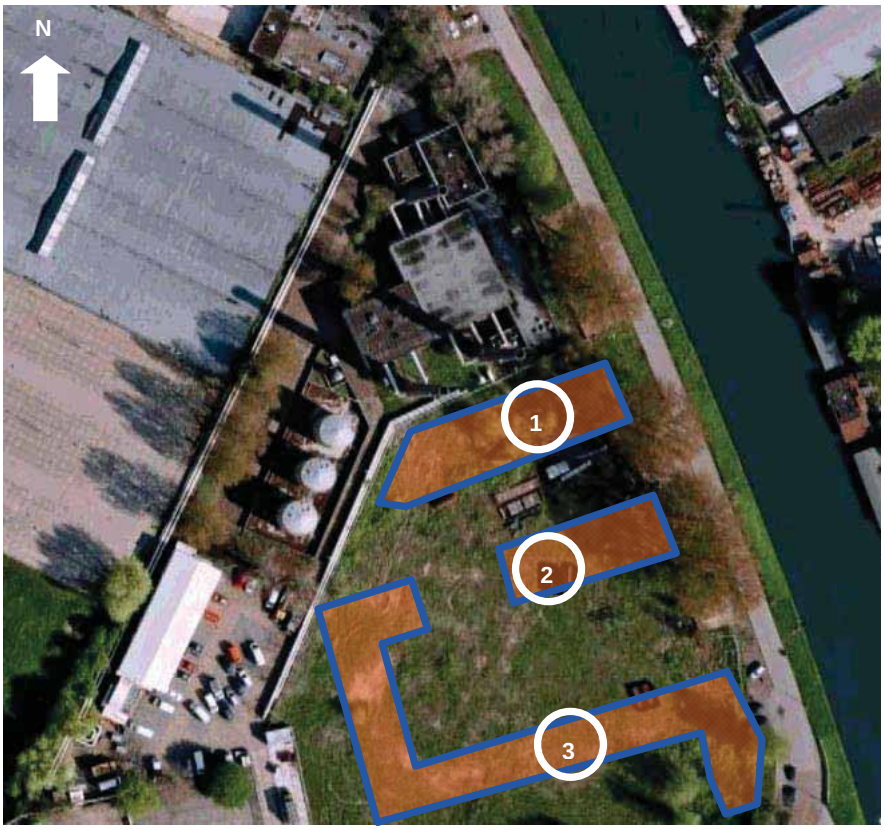
Het ontwikkelingsplan omvat de bouw van drie woongebouwen waarin 162 wooneenheden worden voorzien. De woongebouwen zijn gelegen rond een binnenhaven, die in verbinding staat met het Merwedekanaal.

De woongebouwen zijn verschillend van hoogte:
1. het ‘Loftgebouw’;
2. het ‘Havengebouw’;
3. het ‘Torengebouw’.

Het Loftgebouw staat direct aan de perceelsgrens op een afstand van circa 5 meter van de tankput. De afstand van het Loftgebouw en de dichtstbijzijnde opslagtank, 1e opslagtank gerekend vanaf het stoomketelgebouw, is 8 meter.

Tussen het Loftgebouw en het Havengebouw is een openbare oost-west wegverbinding voorzien.

Eén van de hoekgevels van het Torengebouw staat op de perceelgrens. De afstand van het punt waar de hoekgevel de perceelgrens raakt tot de tankput is groter dan 5 meter; de afstand tot de dichtstbijzijnde opslagtank is circa 12 meter en tot de volgende opslagtank ca 16 meter.



4.1 Loftgebouw

Het Loftgebouw heeft vijf bouwlagen. De gevel tegenover én in het zichtveld van de opslagtanks heeft een breedte van 19 meter en een totale hoogte van circa 20 meter.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 7 meter (het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 17 meter, ten opzichte van het maaiveld) hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofddraagconstructie van 90 minuten. De WBDBO van de brandwerende en rookwerende scheiding van de gevel moet minimaal 60 minuten zijn.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen en wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

Tabel 2: toegepaste materialen

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
Gevel beplating				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**>350 minuten**	
Dakbeplating				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**> 180 minuten**	

Conclusie: zoals blijkt uit tabel 2 wordt voor het Loftgebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

4.2 Havengebouw

Het Havengebouw heeft zes bouwlagen. De gevels in het zichtveld van de opslagtanks staan zo ver van de tanks, dat warmtestraling van een brandende opslagtank geen kritische stralingsintensiteit[1] geeft op de gevels.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 7 meter (het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 21 meter, ten opzichte van het maaiveld) hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofddraagconstructie van 90 minuten. De WBDBO van de brandwerende en rookwerende scheiding van de gevel moet minimaal 60 minuten zijn.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen en wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

[1] Zie paragraaf 4.4

Tabel 3: toegepaste materialen

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
Gevel beplating				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**>350 minuten**	
Dakbeplating				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**> 180 minuten**	

Conclusie: zoals blijkt uit Tabel 3 wordt voor het Havengebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

4.3 Torengebouw

Het Torengebouw heeft 11 bouwlagen. De gevel tegenover én in het zichtveld van de opslagtanks heeft een breedte van 18 meter en een totale hoogte van circa 40 meter.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 13 meter, het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 37 meter, ten opzichte van het maaiveld, hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofddraagconstructie van 120 minuten.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen. De gevel wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

Tabel 4: toegepaste materialen

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
Gevel beplating				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**>350 minuten**	
Dakbeplating				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m³ 80mm	Steenwol	60 minuten	
Totaal			**> 180 minuten**	

Conclusie: zoals blijkt uit Tabel 4 wordt voor het Torengebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

4.4 Materiaal specificatie

4.4.1 Brandeffecten algemeen

Bij het berekenen van materiële schade door warmtestraling wordt onderscheid gemaakt tussen twee niveaus:

- Schadeniveau 1: het in brand geraken van aan de warmtestraling blootgestelde oppervlakken, dan wel het breken of het bezwijken van constructieonderdelen.
- Schadeniveau 2: het optreden van schade zoals ernstige verkleuring van het materiaaloppervlak, afbladderen van de verf en/of het belangrijk vervormen van constructieonderdelen.

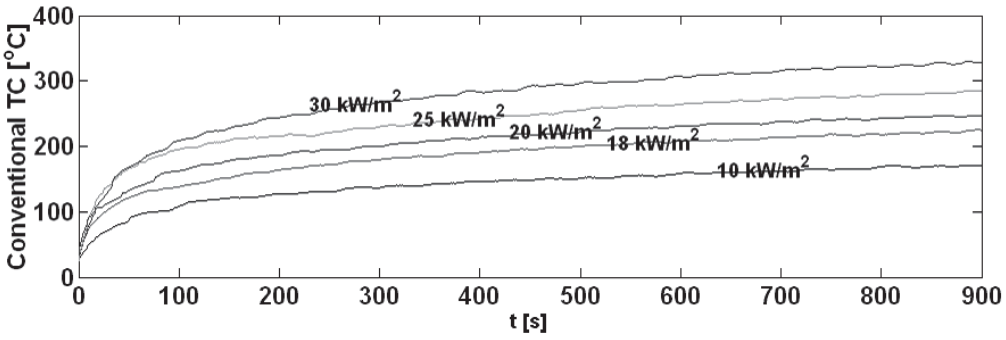
Hiertoe is het begrip 'kritische stralingsintensiteit' geïntroduceerd, waaronder die stralingsintensiteit wordt verstaan die bij langdurige expositie nog juist schade oplevert. In Tabel 5 wordt de kritische stralingsintensiteit gegeven voor verschillende bouwmaterialen conform PGS 1 deel B, Effecten van brand op constructies.

Tabel 5:kritische stralingsintensiteit (kW/m²)

Materiaal	Schadeniveau 1	Schadeniveau 2
Hout	15	2
Kunststof	15	2
Glas	4	-
Staal	100	25

Voor het inzichtelijke maken van de relatie kW/m² en de daarbij behorende temperatuur indicatie in °C geeft onderstaand Figuur 2 een weergave.

Figuur 2: weergave kW/m^2 <> temperatuur



Onbrandbare en hittebestendige materialen zoals metselwerk blijven buiten beschouwing. Dit geldt ook voor gewapend beton en bekleed staal omdat hierbij warmtestraling slechts in extreme situaties problemen oplevert, bijvoorbeeld als het beschouwde object zich in of direct naast de brand bevindt. Bovendien zal de straling waarbij schade optreedt in zeer belangrijke mate afhangen van de toegepaste betondekking respectievelijk bekledingsdikte, waardoor een globale beschouwing vrijwel onmogelijk wordt.

4.4.2 Brandeigenschappen beton

Door het gebruik van beton met daarvoor geplaatst een mineraal isolatiemateriaal zal het toegepaste bouwmateriaal niet of nauwelijks worden blootgesteld aan hoge temperaturen na verloop van tijd. Wordt beton voor zeer lange tijd blootgesteld aan een hoge thermische belasting, dan nemen de mechanische eigenschappen van beton af. De snelheid waarmee dit gebeurt, is afhankelijk van de thermische isolatie en de eigenschappen van beton zoals warmtegeleiding en warmtecapaciteit.

De brandwerendheid van het toegepaste beton waarbij wanden of vloeren een scheidende functie hebben, is weergegeven in onderstaande Tabel 6. Hierin is de relatie tussen de minimale dikte en brandwerendheid weergegeven. Conform de NEN 6071 (Rekenkundige bepaling van de brandwerendheid van bouwdelen. Betonconstructies) wordt bij betonconstructies met een dikte van meer dan 120 mm een WBDBO bereikt van minimaal 120 minuten.

Tabel 6: minimumdikte van wanden en brandwerendheid met betrekking tot de scheidende functie

Minimale plaatdikte (mm)	60	80	100	120
Brandwerendheid (min)	30	60	90	120

4.4.3 Brandeigenschappen isolatiemateriaal

Tussen de 2 gevelbladen wordt een thermisch isolatiepakket opgebouwd van minimaal 80 mm dikte bij een massa van 100 kg/m³. De structuur van het thermische isolatiemateriaal blijft boven 1.000 °C intact en zal het achterliggende binnenblad (beton) voor langere tijd beschermen. Zie Tabel 7.

Tabel 7:brandwerendheid isolatiemateriaal

brandwerendheid (scheidende functie)	minimum dikte kernvulling [mm]		
	steenwol		PUR of PIR'
	60 kg/m³	100 kg/m³	
20 min.	30	25	80
30 min.	50	40	180
60 min.		80	

Bron: SBR reeks Brandveiligheid: Ontwerpen en Toetsen, deel D Bouwdeel- en materiaal gedrag

4.4.4 Brandwerendheid baksteen

De buitengevels (buitenblad) zullen worden opgetrokken uit baksteen met een minimale dikte van 100 mm

Voor het bepalen van de brandwerendheid van bakstenen wanden wordt gebruik gemaakt van de formule, welke is afgeleid van de kalkzandsteen, en welke formule wordt toegepast door de baksteenindustrie (zie Brandwerendheid van baksteenmetselwerk, infoblad 5) voor steenachtige wanden. De formule geldt voor niet-dragende wanden.

De formule luidt: $B = 0{,}9 * d^2 * 10^{-2}$

$$B = 0{,}9 * 100^2 * 10^{-2} = 90$$

B is de minimale brandwerendheid in minuten.
d is de wanddikte in mm.

Formule 3: brandwerendheid van baksteen wanden

5 Stralingsintensiteit

5.1 Algemeen

De huidige PGS-29 stelt in artikel 181:

Citaat:
Voor de overige onderdelen van de tankinstallaties geldt het volgende:
− installaties / objecten / dragende constructies die kunnen worden aangestraald met een hogere warmtebelasting dan 10 kW/m^2 en waarbij ten gevolge van de hittestraling falen of uitbreiding van de ontstane brand kan ontstaan, moeten worden beschermd tegen te grote warmtebelasting;
Einde Citaat.

Daarnaast wordt in bijlage D, bladzijde 86/86 van de PGS-29 een afstandsbepaling gegeven waarbij aangegeven wordt welke afstand aangehouden dient te worden naar gebouwen en/of installaties welke tot het terrein van de inrichting behoren.

Figuur 3: afstandbepaling opslagtanks <> bouwwerken

Betrokken installatieonderdelen		Aanbevolen afstanden
1	Tussen tanks met een diameter van maximaal 10 m of een hoogte van maximaal 14 m	In overeenstemming met de voorwaarden van constructie en in werking houden
2	Tussen tanks met een diameter van meer dan 10 m of een hoogte van meer dan 14 m	De afstand moet de kleinste zijn van: 1) de helft van de diameter van de grootste tank, 2) de diameter van de kleinste tank, 3) 15 m, maar in geen geval kleiner dan 10 m
3	Tussen een tank en een vulpunt, vul of een gebouw	15 m, maar in overeenstemming met het bevoegd gezag, mogen bij kleine verticale of horizontale cilindrische tanks de afstanden worden verkleind tot niet minder dan 6 m.
4	Tussen een tank en de terreingrens van het depot, een niet-gevaarlijk gebied of een stationaire ontstekingsbron	15 m, maar in overeenstemming met het bevoegd gezag, mogen bij kleine verticale of horizontale cilindrische tanks de afstanden worden verkleind tot niet minder dan 6 m.

Essentieel is de warmtestraling (heat flux) welke gedurende een brand wordt uitgezonden naar de omgeving.

Daarna is het mogelijk op grond van modellering de warmtestralingcontouren vast te stellen welke de afstand in meters weergeven vanaf de rand van de opslagtank.

Indien de opgeslagen stookolie zou ontsteken (vlampunt > 90°C) en vervolgens de brand zou onderhouden, zal de bronstraling (SEP waarde) 56,1 kW/m² (ø = 10 meter) zijn.

Aangezien in de beschikbare literatuur stookolie niet is beschreven, is als referentie product ‘hexaan’ gemodelleerd als een tankbrand.

5.2 Stofeigenschappen hexaan

n-Hexaan wordt wereldwijd toegepast als referentieproduct bij testen waarbij beoordeeld dient te worden wat de gedragingen zijn waarbij vloeibare koolwaterstof zijn betrokken.

Hexaan (C_6H_{14}) bestaat uit een lineaire koolwaterstofketen en wordt gerangschikt onder de alkanen.

De brandbare vloeistof is geklasseerd als klasse-1 (vlampunt -22°C) met een zelfontbrandingstemperatuur van 223 °C. De vloeistof is niet water mengbaar en zal op water drijven met een relatieve dichtheid van 0,65 (water =1).

De uitdampende gassen zijn marginaal zwaarder (=1,15) dan de omgevingslucht (=1). Bij een dampspanning (160 mbar bij 20 °C) (ter vergelijking: water = 23 mbar bij 20 °C) wordt de onderste explosiegrens bereikt (LEL = 1,1%vol, UEL = 7,5%vol). Bij uitdamping is een vrije gaswolkverbranding dan wel deflagratie in een (semi) omsloten ruimte mogelijk.

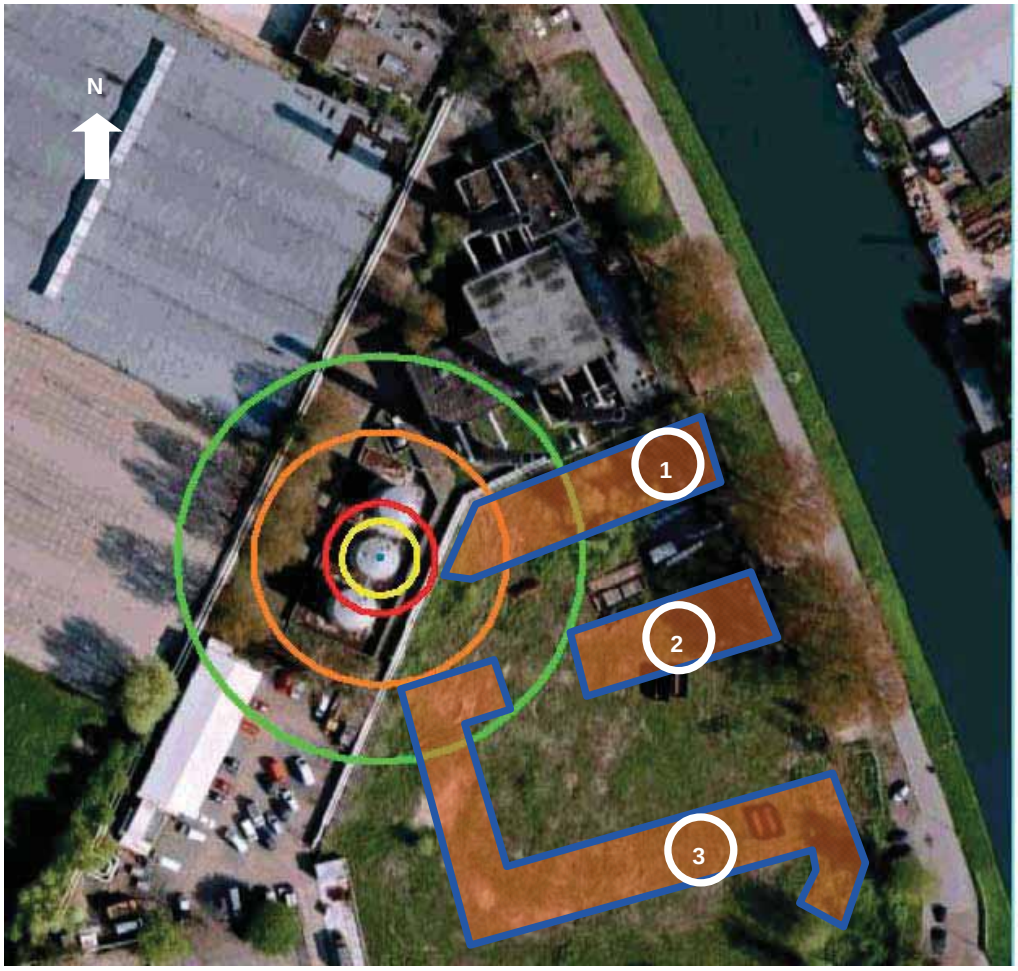
Hexaan zal net als andere vloeibare koolwaterstoffen als ‘Smokey’ verbranden waardoor een vlamtemperatuur van circa 800 -1.000 °C zal worden bereikt; echter, door het feit dat roet (SEP waarde = 56,1 kW/m² bij een plasdiameter van 10 meter)) wordt gevormd zal de stralingsenergie naar de omgeving verminderen door afscherming van de roetdeeltjes.

5.3 Modellering

Voor de modellering wordt het softwarepakket Phast professional® met de daarbij behorende DNV Software, Property Database Document (Phast professional®).

Op grond van de invoerparameters zoals hieronder vermeld zijn de volgende waarden uitgekomen:

- brandstof gerelateerd:
  - product Hexaan;
  - SEP – waarde 56,1 kW/m²;
  - plasoppervlakte 50 m².
- weeromstandigheden:
  - atmosferische stabiliteit: Pascal klasse;
    - 1,5/F stabiel, bewolkt, windsnelheid 1,5 m/sec;
    - 5/D neutraal, licht bewolkt, windsnelheid 5 m/sec.
  - temperatuur 20 °C;
  - druk standaard.



Figuur 4: atmosferische stabiliteit: Pascal klasse 1,5/F

Geel = 15 kW/m² = circa 3 meter
Rood = 10 kW/m² = circa 6 meter
Oranje = 3 kW/m² = circa 21 meter
Groen = 1kW/m² = circa 36 meter

Conclusie: Uit Figuur 4 blijkt dat de stralingscontouren van 15 kW/m^2 de terreingrens van de warmtehulpcentrale niet overschrijdt.



Figuur 5: atmosferische stabiliteit: Pascal klasse 5/D

Geel = 15 kW/m² = circa 6 meter
Rood = 10 kW/m² = circa 10 meter
Oranje = 3 kW/m² = circa 25 meter
Groen = 1kW/m² = circa 39 meter

Conclusie: Uit Figuur 5 blijkt dat de stralingscontour van 15 kW/m^2 de terreingrens van de warmtehulpcentrale niet overschrijdt.

Vlamhoogte bepaling
Voor het bepalen van de vlamhoogte kan de 'Methode van Thomas' worden toegepast. Uit de onderstaande formule, welke is gebaseerd op de 'Methode van Thomas', kunnen de volgende waarden worden ingevuld.

$$Hf = 42 * D * (m'' / ra * \sqrt{(g * D)) * 0{,}61}$$

Hf = vlamhoogte in meters
m' = afbrandwaarde (stookolie 0,035 kg/(m^2.s))
ra = ambient air density 1,18 kg/m^3 (vaste waarde)
D = plasdiameter in meters (tankdiameter 8 meter)
g = gravitational acceleration 9,81 m/s^2 (vaste waarde)

$$Hf = 42 * 8 * (0{,}035 / 1{,}18 * \sqrt{(9{,}81 * 8)) * 0{,}61} = 10{,}35$$

Formule 4: methode van Thomas

Uit Formule 4 volgt dat de stabiele vlamhoogte circa 10 meter zal zijn. Bij toenemende windsnelheden zullen de vlammen afvlakken en afnemen in vlamlengte (=vlamhoogte). De reden voor het afvlakken en afnemen van de vlammen is vindt zijn oorzaak dat de verbrandende gassen door de windsnelheid sneller worden opgemengd en meer zijwaarts worden gebogen door de door de intredende lucht.

Conclusie: Op basis van de berekende vlamlengte (=vlamhoogte) en rekening houdend met de afbuiging van de vlammen bij toenemende windsnelheden wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen.

6 Conclusie

De plansituatie is beoordeeld op basis van de gangbare technische criteria, zoals deze ten grondslag liggen aan het Bouwbesluit.

Hieruit volgt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.

De bedrijfsgebouwen en productie-installaties in de omgeving leveren geen hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen op dan de gebruikelijke woon- en verblijfsgebouwen. Op het naastgelegen terrein van de warmtehulpcentrale zijn echter nog drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie aanwezig met elk een inhoud van 500 m^3. Op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw opleveren.

Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m^2. De 15 kW/m^2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet.

Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

Bronvermelding

- Europese NEN-EN normen.
- Ministerie van VROM.
  - PGS 1 - deel 1B, Effecten van brand op constructies.
  - PGS 29 richtlijn voor bovengrondse opslag van brandbare vloeistoffen in verticale cilindrische tanks.
- AMvB Bouwbesluit 2003.
- SBR reeks Brandveiligheid: Ontwerpen en Toetsen, Deel D Bouwdeel en materiaal gedrag.
- Koninklijk Verbond van Nederlandse Baksteenfabrikanten.
  - Brandwerendheid van baksteenmetselwerk, infoblad 5.
- DNV Software, Property Database Document (Phast professional ®).
- SFPE Handbook of Fire Protection Engineering, 2nd Edition, 1995.
- Nathasak Boonmee / Professor James G. Quintiere , University of Maryland, Department of Fire Protection Engineering
  - Theoretical and Experimental Study of Autoignition of Wood 2004
- Thomas Steinhaus.
  - BRE Centre for Fire Safety Engineering, University of Edinburgh, Large-Scale Pool Fires.
- US Coastguard, Chemical Hazards Response Information System (CHRIS).
- Frank P Lees, Loss Prevention in the Process Industries (Second edition).
- Google Earth Pro (overzicht situaties).

Bijlage 7 Luchtkwaliteit

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Memo

Ter attentie van	KWP De heer C. Duchateau
Datum	13 juni 2013
Projectnummer	13.1025
Onderwerp	Luchtkwaliteit Kanaalweg 59 te Utrecht

Inleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens de locatie Kanaalweg 59 te Utrecht te herontwikkelen. Op de thans braakliggende locatie de volgende functies voorzien:

- 149 appartementen;
- 208 m^2 horecavoorziening;
- 170 parkeerplaatsen;
- jachthaven.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling niet binnen het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd kan worden, dient het vigerende bestemmingsplan partieel herzien te worden. Onderdeel hiervan is de onderbouwing dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Deze notitie voorziet hierin voor wat betreft het onderdeel ‘luchtkwaliteit’ aan de onderbouwing in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Wettelijk kader

De luchtkwaliteitseisen staan gegeven in de Wet luchtkwaliteit (Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2). Als kan worden aangetoond dat aan één of een combinatie van voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid. Deze voorwaarden zijn:

a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
b. een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van fijn stof en stikstofdioxide;
d. een project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Besluiten en Regelingen welke gekoppeld zijn aan de Wet luchtkwaliteit zijn ondermeer de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen).

Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)
Deze algemene maatregel van bestuur, verder te noemen het "Besluit nibm", geeft aan wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dat is het geval als de toename van fijn stof of stikstof niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie (maximaal 1,2 µg/m^3). Concreet betekent dit dat de toevoeging van 1.500 woningen of 100.000 m^2 kantoorruimte aan een enkele ontsluitingsweg) als niet relevant wordt bestempeld.

Bij ieder (ruimtelijk) project moet toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaatsvinden, met andere woorden het moet duidelijk zijn welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit. Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit niet verslechtert c.q. dat het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Toetsing voorgenomen ontwikkeling
Aangezien het aantal te realiseren woningen slechts 149 betreft, valt deze ontwikkeling onder het besluit 'niet in betekende mate'. Aangenomen mag worden dat de geringe oppervlakte aan toekomstige horecavoorziening en jachthaven tevens niet significant bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Om deze conclusie met cijfers te onderbouwen, is gebruik gemaakt van de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum Infomil ontwikkelde rekentool. In deze rekentool wordt aan de hand van verkeersgeneratie van de functies berekend of voldaan worden aan de norm 'niet in betekenende mate'.

De verkeersgeneratie van de appartementen zijn gebaseerd op de kengetallen van het CROW (publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). Worst case is hiervoor een verkeersgeneratie van 7 voertuigbewegingen per woning aangehouden. Voor een horecavoorziening en een jachthaven zijn geen vaste kengetallen opgesteld. Gelet op de geringe omvang van beide functies wordt hiervoor gezamenlijk een verkeersgeneratie van 50 voertuigbewegingen aangehouden.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1100
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	0,91
	PM_{10} in µg/m^3	0,29
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

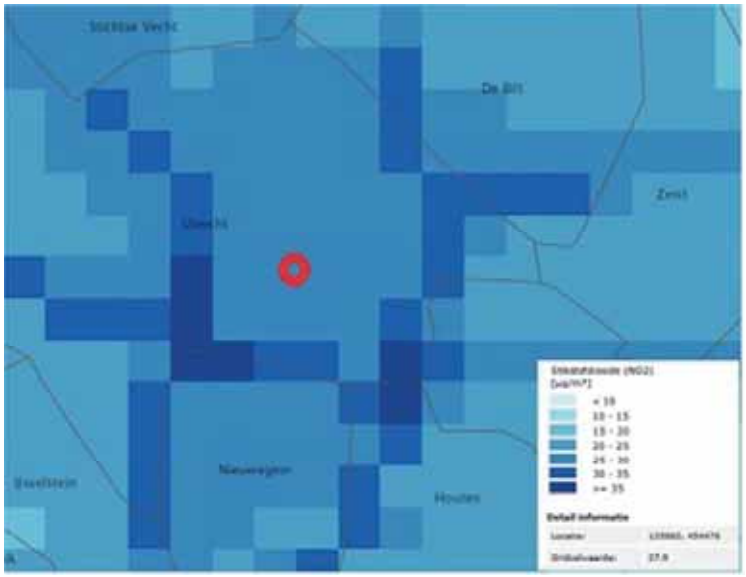
Geconcludeerd kan worden dat de toekomstige ontwikkeling in niet betekende mate zal bijdrage aan de luchtkwaliteit en daarmee voldoet aan voorwaarde c. van de Wet luchtkwaliteit.

Goed woon- en leefklimaat

Naast de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit, moet worden bezien of er voor de te realiseren woningen voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Hiervoor is de "Grootschalige concentratie- en depositiekaart Nederland" van het RIVM geraadpleegd. Ten aanzien van de maatgevende aspecten, fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2), is er voor Utrecht het volgende te melden. Voor stikstofdioxide geldt dat de achtergrondconcentratie in Utrecht 27,9 µg/m^3 (peiljaar 2012) betreft. Voor fijn stof betreft de achtergrondconcentratie 23,8 µg/m^3 (peiljaar 2012).



Afbeelding 1: Achtergrondconcentratie Fijn stof: uitsnede Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (http://geodata.rivm.nl/gcn/)



Afbeelding 2: Achtergrondconcentratie Stikstofdioxide: uitsnede Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (http://geodata.rivm.nl/gcn/)

Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet significant bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en hiermee voldoet aan de regeling 'niet in betekenende mate'.

Ten aanzien van een goed woon- en leefklimaat kan het volgende gesteld worden. Aangezien voor beide stoffen (stikstof en fijn stof) de grenswaarde van 40 µg/m3 niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat de plaatselijke achtergrondconcentraties (jaargemiddelde) een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied niet belemmerd.

Opgesteld door:



ing. J.W. (Jeroen) Hendriks
Senior Adviseur Ruimte & Milieu

Bijlage 8 Bodemkwaliteit

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Rapport

Actualiserend bodemonderzoek
Kanaalweg 59 te Utrecht

Aveco de Bondt bv
bezoekadres Reggesingel 2
postbus 202
postcode 7460 AE Rijssen
telefoon (+31) (0)548 51 52 00
telefax (+31) (0)548 51 85 65
e-mail info@avecodebondt.nl
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam Actualiserend bodemonderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht
projectnummer 13102501
kenmerk R-AVM/166

opdrachtgever Kondor Wessels Projecten
postadres Postbus 370
7460 AJ Rijssen
contactpersoon de heer C. Duchateau

versie 02

datum 4 oktober 2013

auteur A. (Albert) van de Maat

paraaf 04/10/13

gecontroleerd P. (Pieter) Verschragen

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**		**3**
2	**LOCATIEGEGEVENS**		**4**
	2.1	Beschrijving onderzoekslocatie	4
	2.2	Eerdere onderzoeksgegevens	4
	2.3	Regionale geohydrologische gegevens	5
3	**OPZET ONDERZOEK**		**6**
	3.1	Vooronderzoek	6
	3.2	Onderzoeksstrategie	6
	3.3	Toetsingskader	8
	3.4	Hergebruik / Nota Bodembeheer / Bodemkwaliteitskaart	9
4	**UITVOERING ONDERZOEK**		**10**
	4.1	Veldwerkzaamheden	10
	4.2	Veldresultaten	11
		4.2.1 Lokale bodemopbouw	11
		4.2.2 Zintuiglijke waarnemingen	11
		4.2.3 Meetgegevens grondwater	13
	4.3	Monsterselectie en analyses	13
		4.3.1 Grond	14
		4.3.2 Grondwater	15
5	**TOETSING EN INTERPRETATIE ONDERZOEKSRESULTATEN**		**16**
	5.1	Onderdeel 1, bouwprojecties	16
		5.1.1 Grond	16
		5.1.2 Asbest	17
		5.1.3 Grondwater	18
		5.1.4 Obstakels in de ondergrond	18
	5.2	Onderdeel 2, haven	18
		5.2.1 Grond	18
		5.2.2 Asbest	20
		5.2.3 Grondwater	20
		5.2.4 Obstakels in de ondergrond	21
	5.3	Onderdeel 3, infra/parkeren/openbare ruimte	21
		5.3.1 Grond	21
		5.3.2 Asbest	23
		5.3.3 Grondwater	23
		5.3.4 Obstakels in de ondergrond	24
6	**SPOEDEISENDHEID**		**25**
	6.1	Inleiding	25
	6.2	Bepaling saneringscriterium	26
7	**CONCLUSIES**		**28**

Bijlagen

bijlage 1: Topografische ligging onderzoekslocatie en kadastrale situatie
bijlage 2: Boorprofielen
bijlage 3: Analysecertificaten
bijlage 4: Toetstabellen grond/grondwater ‘Wbb-toetsing’
bijlage 5: Toetstabellen grond ‘Rbk-toetsing’
bijlage 6: Berekening saneringscriterium
bijlage 7: Kwaliteitsborging

Tekening

tekening 1: Overzicht locatie met monsterpunten
tekening 2: Verontreinigingssituatie som-PCB bovengrond

1 INLEIDING

In opdracht van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht. De werkzaamheden omvatten tevens een onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van asbest.

De aanleiding tot het uitvoeren van het bodemonderzoek is de voorgenomen ontwikkeling van de locatie. De locatie is in de huidige situatie braakliggend en is de afgelopen jaren in gebruik geweest door zgn. “stadsnomaden”. De locatie wordt herontwikkeld voor woningbouw, horeca en recreatie.

Doelstelling van het onderzoek is het verzamelen van voldoende en actuele gegevens voor de aanvraag van diverse vergunningen die voor de herontwikkeling noodzakelijk zijn. Daarnaast dient met het onderzoek inzicht te worden verkregen in mogelijke belemmeringen bij graafwerkzaamheden en de globale hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond.

In de volgende hoofdstukken wordt verslag gedaan van het uitgevoerde onderzoek.

2 LOCATIEGEGEVENS

2.1 Beschrijving onderzoekslocatie

De onderzoekslocatie ligt aan de Kanaalweg 59, westelijk van het Merwedekanaal, binnen de bebouwde kom van Utrecht. De te onderzoeken percelen staan kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie R, percelen 832 en 834 en hebben een totale oppervlakte van circa 10.650 m^2. De coördinaten van de locatie zijn: x=135,8 en y=454,4.

Op de locatie was voorheen een verf- en lakfabriek gevestigd en vond er inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval plaats (Van Vliet-terrein). De gebouwen zijn gesloopt en de locatie is in de huidige situatie braakliggend.
De omliggende percelen zijn in gebruik als warmtehulpcentrale en diverse kantoorgebouwen.

Voor een overzicht van de locatie wordt verwezen naar tekening 1.

2.2 Eerdere onderzoeksgegevens

In de vaste bodem is in het verleden sprake geweest van meerdere verontreinigingskernen met minerale olie. Het grondwater op deze plaatsen was eveneens verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromaten. De betreffende verontreinigingen zijn gesaneerd. De resultaten van de sanering zijn beschreven in het evaluatierapport:

1. “Evaluatie bodemsanering Kanaalweg 59 te Utrecht, Chemielinco, projectnummer 96844, 4 maart 1999.

Dit rapport vormt de basis voor het actualiserend onderzoek zoals in 2006 uitgevoerd.

In deze evaluatie is geconcludeerd dat met de sanering van zowel grond als grondwater de saneringsdoelstellingen zijn bereikt. Door de gemeente Utrecht is goedkeuring verleend aan dit rapport per brief van 18 oktober 2004 met kenmerk DSO 04.118862, onder de voorwaarde van het opstellen en uitvoeren van een nazorgplan, bestaande uit een actualiserend grondwateronderzoek en een grondwatermonitoring. Het nazorgplan is goedgekeurd door de gemeente Utrecht:

2. per brief van 22 november 2004 met kenmerk DSO 04.121121.

De grondwatermonitoring is uitgevoerd door Amos Milieutechniek. De resultaten van de grondwatermonitoring zijn beschreven in:

3. Actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht; projectnummer 04.06.004.BR.12.OKL, d.d. 13 oktober 2004;

De monitoring is beschreven in:

4. De brief Resultaten monitoring kanaalweg 59 te Utrecht, van 21 november 2005 met kenmerk 04.41.004.BC.07.OKL.

De beëindiging van de monitoring is goedgekeurd door de gemeente Utrecht in:

5. brief met kenmerk DSO 06038843/Wm 2887.3., d.d. 1 maart 2006.

Hierbij geeft de gemeente Utrecht aan dat met de meetgegevens is aangetoond dat de restverontreiniging in het grondwater zich niet verspreidt en derhalve in kan stemmen de monitoring van het grondwater ter plaatse te beëindigen.

In 2006/2007 is een actualiserend grondonderzoek uitgevoerd ("Actualiserend grondonderzoek, Kanaalweg 59 te Utrecht", Aveco de Bondt, kenmerk 05.1852_R-PTW/650, d.d. 8 februari 2007.
Uit dit onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:
Tijdens het grondonderzoek is vastgesteld dat op verschillende locaties sprake is van puinhoudend materiaal (en kolengruis) vanaf het maaiveld tot een diepte van circa 1,5 m-mv. Op diverse plaatsen zijn boringen gestaakt en is derhalve niet duidelijk wat aan bodemvreemd materiaal in de ondergrond aanwezig is. Verder is onbekend in hoeverre bij de sloop van de vroegere opstallen ook daadwerkelijk de ondergrondse funderingen zijn verwijderd.

Tijdens het grondonderzoek zijn diverse sterk verhoogde gehalten aangetoond met oliecomponenten en/of oplosmiddelen, zware metalen en PAK, hetgeen mogelijk impliceert dat de saneringswerkzaamheden nog niet voldoende zijn uitgevoerd. Ter plaatse van de te ontgraven kelders is sterk verontreinigde grond aanwezig (PAK), welke goed is te relateren aan de aanwezige bijmengingen (met name kolengruis). Tevens is plaatselijk (boorpunt 04A) een sterke verontreiniging met olieproduct aangetoond, mogelijk als gevolg van onvoldoende saneringsinspanning.

Aanbevolen wordt voorafgaand aan de grondwerkzaamheden een aanvullend onderzoek te verrichten waarbij dient te worden nagegaan waarom diverse boringen tijdens de 1e fase zijn gestaakt (beoordeling mate van bodemvreemd materiaal). Daarnaast wordt geadviseerd tevens een verificatie te laten plaatsvinden van het grondwater op de verdachte locaties en restverontreinigingen.

De betreffende verontreinigingscontouren van de verontreiniging die mogelijk onvoldoende is uitgevoerd (bron: Chemielinco, project 96844), is weergegeven op tekening 1.

2.3 Regionale geohydrologische gegevens

Hoogteligging (bron: AHN):
Het maaiveld van de locatie ligt op circa 1,7 m+NAP.

Regionale geohydrologische bodemopbouw (bron: Landelijk model Regis II.1 2008):
Vanaf het maaiveld wordt een holocene deklaag aangetroffen tot een diepte van circa 11 m-mv. Binnen deze complexe laag kan zowel zand, klei als veen worden aangetroffen.
Hieronder bevindt zich het 1e watervoerend pakket, bestaande uit (grindhoudende) zanden, tot een diepte van circa 38 m-mv. De 1e scheidende laag, bestaande uit klei en fijne slibhoudende zanden, bevindt zich op een diepte vanaf circa 38 m-mv tot een diepte van 47 m-mv.

Grondwaterstroming (bron: isohypsenkaart van het Grondwaterplan Utrecht (Wareco, 2007)):
De grondwaterstromingsrichting is west tot noordwest.

3 OPZET ONDERZOEK

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van de NEN 5740 en de NEN 5707.

3.1 Vooronderzoek

Onderdeel van een verkennend bodemonderzoek op basis van de NEN 5740 en de NEN5707 vormt een vooronderzoek, uit te voeren conform de Nederlandse norm (NEN) 5725. Uit de beschikbare gegevens is afgeleid dat reeds een bodemsanering op de locatie is uitgevoerd (rapport [1], paragraaf 2.2) die goedgekeurd is door het bevoegd gezag. Hieruit is afgeleid dat voldoende vooronderzoek is uitgevoerd, waarbij alle mogelijke bronnen van verontreiniging in beeld zijn gebracht. Er is door Aveco de Bondt in het kader van dit onderzoek geen aanvullend vooronderzoek verricht.

Ten opzichte van de situatie na genoemde bodemsanering is bekend dat het betreffende perceel de afgelopen jaren in gebruik is geweest bij zgn. “stadsnomaden”. Van dit gebruik wordt verondersteld dat dit alsnog geleid kan hebben tot mogelijke verontreiniging van de bodem.

3.2 Onderzoeksstrategie

Op basis van voorgaande onderzoeken is er reeds een globaal beeld van de bodemkwaliteit van de ontwikkellocatie. Het actualiserend onderzoek van 2007 is gebaseerd op de ontwikkelingen zoals die in 2006 werden voorzien. Inmiddels zijn de ontwikkelplannen herzien en is de bodemkwaliteit voor bepaalde aspecten binnen de ontwikkeling nog onvoldoende vastgelegd. Daarnaast geldt dat het meest recente bodemonderzoek tenminste 6 jaar oud is en daarmee niet meer actueel. Ook de aanwezigheid van stadsnomaden gedurende de laatste jaren wordt gezien als een mogelijke oorzaak van bodemverontreiniging, waardoor de situatie zoals vastgelegd in 2007 niet meer als voldoende representatief wordt beschouwd. Derhalve is een actualiserend onderzoek uitgevoerd gebaseerd op de NEN 5740 en de NEN 5707.

Op basis van de verschillende (toekomstige) functies en de mate waarin grondverzet in de bodem plaats zal gaan vinden, is de locatie onderverdeeld in de volgende onderdelen:

1. Gebouwen (zonder kelders, beperkt grondverzet, alleen ten behoeve van funderingen). Het totaal oppervlak bedraagt circa 4.500 m^2 (bouwprojecties).
2. Haven (substantieel grondverzet, ontgraven en afvoeren van een substantieel volume grond). Het totaal oppervlak bedraagt circa 1.250 m^2.
3. Infra / parkeren / openbare ruimte (grondverzet t.b.v. infrastructuur, plaatselijk grondverzet voor kabels en leidingen, groenvoorzieningen: naar verwachting tot circa 0,75 m-mv, plaatselijk dieper tot circa 1,5 m-mv t.b.v. riolering). Het totaal oppervlak bedraagt circa 4.900 m^2.

De doelstellingen en opzet van het uitgevoerde onderzoek is onderstaand per onderdeel nader toegelicht.

1. GEBOUWEN (BOUWPROJECTIES)

Onderzoeksdoel:	Verkrijgen bouwvergunning
Doelstelling	Het vastleggen van de bodemkwaliteit conform de geldende normen, op basis waarvan de geschiktheid voor (niet grondgebonden) woningbouw kan worden bepaald. Het onderzoek richt zich daarbij op de aan- of afwezigheid van (een) geval(len) van ernstige bodemverontreiniging, waaronder asbest en op mogelijke ondergrondse obstakels.
Onderzoeksopzet:	Het onderzoek voor de bouwprojecties dient te voldoen aan NEN 5740 / NEN 5707. De gehanteerde onderzoeksstrategie is VED-HE: verdacht van bodemverontreiniging met heterogeen verdeelde verontreinigende stoffen op schaal van de monsterneming. Extra aandachtspunten zijn: - Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsnomaden? - Invloed mobiele verontreinigingen buiten de bouwprojectie (bij evt. onttrekkingen) - Obstakels / funderingen (afhankelijk van de diepte van de bouwput) Daar waar binnen de bouwprojectie sprake is van een mogelijk geval van ernstige bodemverontreiniging kan nader onderzoek nodig zijn (NTA 5755) ter bepaling van de aard, omvang en eventueel te nemen saneringsmaatregelen.
Reeds bekend:	Op basis van actualiserend grond onderzoek (Aveco de Bondt, 2007): BLOK A: - Puin (boring 32), gestaakt op 0,5m BLOK C: - Puin (boring 21), gestaakt op 0,5m BLOK D: - PAK >I (meetpunten 09 en 10), immobiel, binnen bouwprojectie - VAK >I, minerale olie >T (meetpunt 04A), mobiel, buiten bouwprojectie BLOK E: - Puin (boring 2 en 11), gestaakt op 0,7m

2. HAVEN

Onderzoeksdoel:	Inzicht verkrijgen in belemmeringen bij grondwerk, en indicatief bepalen van de hergebruiksmogelijkheden.
Onderzoeksopzet:	Op het uit te voeren onderzoek is geen specifieke norm van toepassing. Wel dient minimaal te worden beoordeeld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in het deel van de bodem waarin wordt gegraven, mede in verband met het treffen van eventuele arbeidshygiënische maatregelen. Het onderzoek richt zich alleen op de bodemlaag waarin graafwerkzaamheden noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat de maximale ontgravingsdiepte 4,0 m-mv bedraagt. Hierbij is de grondwaterkwaliteit eveneens van belang in verband mogelijke bemaling. Extra aandachtspunten: - Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsnomaden? - Invloed mobiele verontreinigingen buiten de havenprojectie (bij evt. bemaling) - Onderzoek naar asbest NEN 5707/5897 i.h.k.v. hergebruik - Obstakels / funderingen
Reeds bekend	Op basis van actualiserend grond onderzoek (Aveco de Bondt, 2007): - PAK >I (boring 16A en 17), immobiel - Puin (boring 16) gestaakt op 0,3 meter - Slib (boring 22)

3. INFRA / PARKEREN / OPENBARE RUIMTE

Onderzoeksdoel:	Inzicht verkrijgen in belemmeringen bij grondwerk, en indicatief bepalen van de hergebruiksmogelijkheden.
Onderzoeksopzet:	Op het uit te voeren onderzoek is geen specifieke norm van toepassing. Wel dient minimaal te worden beoordeeld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in het deel van de bodem waarin wordt gegraven, mede in verband met het treffen van eventuele arbeidshygiënische maatregelen. Het onderzoek richt zich alleen op de bovenste bodemlaag waarin graafwerkzaamheden noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat de maximale ontgravingsdiepte 0,75 m-mv bedraagt. Extra aandachtspunten: - Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsnomaden? - Onderzoek naar asbest NEN 5707/5897 i.h.k.v. hergebruik - Obstakels / funderingen (afhankelijk van de maximale ontgravingsdiepte)
Reeds bekend:	Op basis van actualiserend grondonderzoek (Aveco de Bondt, 2007): - PAK >I (boring 04A), immobiel - VAK >I, minerale olie >T (boring 04A), mobiel - Gestaakte boringen (04, 06, 07, 29, 29A, 35, 35A, puin/onbekende obstakels)

3.3 Toetsingskader

De aan- of afwezigheid van bodemverontreiniging wordt bepaald door de overschrijding van de normwaarden van de onderzochte chemische stoffen.

Voor de toetsing van de bodemkwaliteit worden de streefwaarden grondwater en de interventiewaarden grond en grondwater gehanteerd volgens de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013. Daarnaast worden de achtergrondwaarden voor grond gehanteerd volgens de Regeling Bodemkwaliteit.
Met deze toetsingswaarden worden richtwaarden aangegeven ter beoordeling van de milieuhygiënische toestand van de bodem. De interventiewaarde is de waarde, waarbij risico's voor het milieu en de volksgezondheid aanwezig kunnen zijn. Er is mogelijk sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Een sanering kan dan noodzakelijk zijn.

De bodemtypecorrectie van de normwaarden voor de vaste bodem is gerelateerd aan het gehalte aan lutum en organische stof.

Voor een correcte toetsing aan de normwaarden dient de Bodem Toets- en Validatieservice (BoToVa) gehanteerd te worden. Op het moment van schijven van dit rapport was validatieservice echter nog niet beschikbaar. De tot heden gangbare toetsmethodiek is in onderhavig onderzoek gehanteerd.

Volgens de Wet bodembescherming (Wbb) is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien voor tenminste één stof de gemiddelde gemeten concentratie van minimaal 25 m^3 bodemvolume in het geval van een bodemverontreiniging, of 100 m^3 poriënverzadigd bodemvolume in het geval van grondwaterverontreiniging, hoger is dan de betreffende interventiewaarde. Voor een bodemverontreiniging met asbest is het volumecriterium voor het vaststellen van de ernst van het geval niet van toepassing, maar geldt alleen de overschrijding van de interventiewaarde.

3.4 Hergebruik / Nota Bodembeheer / Bodemkwaliteitskaart

In juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit voor de laatste fase in werking getreden, met nieuwe regels voor het toepassen van grond en bagger. In dit besluit zijn generieke normen opgenomen voor landbouw/natuur, wonen en industrie, waar de bodemkwaliteit bij grondverzet aan moet voldoen. Om licht verontreinigde grond makkelijker te kunnen hergebruiken of op verantwoorde wijze als bouwstof te kunnen inzetten, heeft de Gemeente Utrecht de Nota Bodembeheer 2012-2022 “Grondig Werken 3” vastgesteld. In een beheerplan regelt de gemeente onder welke voorwaarden grond binnen de stadsgrenzen mag worden vervoerd en hergebruikt.

Grond mag alleen worden hergebruikt op plekken met een vergelijkbare bodemkwaliteit. In de nota wordt ingegaan op de basisprincipes van grondverzet met de ontgravingskaart, de bodemfunctieklassenkaart en de gebiedsspecifieke toepassingskaart. Hergebruik van grond mag in ieder geval niet leiden tot een verslechtering van de Utrechtse bodemkwaliteit. Om hierop toe te zien, moet het verplaatsen van grond vooraf via een centraal meldpunt bodemkwaliteit worden gemeld aan gemeente Utrecht. De gemeente toetst de melding aan de bodemkwaliteitskaart en registreert de melding. Met behulp van de Bodemkwaliteitskaart wordt het vervoer van licht verontreinigde grond mogelijk binnen de gemeente. In het Bodembeheerplan staan ook afspraken over controle en handhaving van deze procedures.

De nota bodembeheer met de bijbehorende bodemkwaliteitskaart geldt voor de hele gemeente. Op de bodemkwaliteitskaart is de kwaliteit van de bodem in Utrecht vastgelegd en zijn de functies beschreven. De bodemkwaliteitskaart is een instrument om bij grondverplaatsingen te waarborgen dat de bodemkwaliteit niet verandert of zelfs verbetert. Aan de hand hiervan beoordeelt de gemeente (als bevoegd gezag op grond van de Wet bodembescherming) de verplaatsingen van grond.

De onderzochte locatie valt binnen de bodemkwaliteitszone “Industrie licht”. Van deze bodemkwaliteitszone is de “gemiddelde” bodemkwaliteit bekend.

4 UITVOERING ONDERZOEK

4.1 Veldwerkzaamheden

De werkzaamheden zijn verricht conform ons procescertificaat op basis van de BRL SIKB 2000. De werk zaamheden zijn uitgevoerd conform SIKB VKB-protocol 2001 en SIKB VKB-protocol 2002.
De procescertificaten staan op naam van Aveco de Bondt bv. Aveco de Bondt bv is statutair gevestigd te Rijssen en geregistreerd onder nummer Kamer van Koophandel nr. 30169759. De operationele werkzaamheden worden vanuit verschillende standplaatsen uitgevoerd. Met het voor akkoord tekenen van deze rapportage verklaart Aveco de Bondt dat de volgens Kwalibo als kritische functie omschreven (veld)werkzaamheden zijn uitgevoerd door daartoe erkende medewerkers.
Daarnaast is door Aveco de Bondt getoetst en bij deze geborgd dat sprake is van een externe functiescheiding zoals bedoeld in Kwalibo. Voornoemde is nader toegelicht in bijlage 6.

Uitgevoerde werkzaamheden

De veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd op 4 en 5 juli 2013. De bemonstering van het grondwater heeft plaatsgevonden op 17 juli 2013.

In tabel 1 is een overzicht gegeven van de verrichte veldwerkzaamheden.

tabel 1: Overzicht uitgevoerde veldwerkzaamheden

Omschrijving	Aantal	Nummers
Onderdeel 1: Bouwprojecties 4.500 m²		
Proefgaten tot ca. 0,5 m-mv	11	1-01, 1-03, 1-04, 1-06, 1-07, 1-08, 1-09, 1-10, 1-11, 1-12, 1-14
Boring tot ca. 2,0 m-mv	3	1-02, 1-05, 1-13
Boring met peilbuis	2	1-15, 1-16
Proefsleuven ondergrond	3	1-S01, 1-S02, 1-S03
Onderdeel 2: Haven 1.250 m²		
proefgaten tot ca. 0,5 m-mv	2	2-02, 2-06
Boring tot ca. 4,0 m-mv	5	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07
Boring met peilbuis	1	2-08
Proefsleuven ondergrond	1	2-S01
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte 4.900 m²		
proefgaten tot 0,5 m-mv	11	3-01, 3-02, 3-03, 3-04, 3-05, 3-06, 3-08, 3-09, 3-10, 3-12, 3-13
Boring tot 0,75 m-mv	3	3-07, 3-11, 3-14
Boring met peilbuis	2	3-15, 3-16
Proefsleuven ondergrond	3	3-S01, 3-S02, 3-S03

Ten behoeve van het onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van oude funderingen zijn proefsleuven gegraven met een mobiele graafmachine. Het vrijkomende materiaal is mechanisch gezeefd over 16 mm.

Bemonstering heeft plaatsgevonden bij elke boring per halve meter of per zintuiglijk onderscheiden grondlaag. Voor een overzicht van de genomen grondmonsters wordt verwezen naar bijlage 2, de boorprofielen. In de boorprofielen zijn tevens de afmetingen van de gegraven proefgaten en proefsleuven weergegeven.

4.2 Veldresultaten

4.2.1 Lokale bodemopbouw

Aan het maaiveld van de onderzoekslocatie bestaat de bodem uit zand. Daaronder bevindt zich een zandige kleilaag beginnend op een diepte van circa 0,5 à 1,3 m-mv. De dikte van de kleilaag varieert van circa 0,3 meter tot circa 2,0 meter. Onder de kleilaag is tot de maximale boordiepte van 4,0 m-mv zand aangetroffen.

4.2.2 Zintuiglijke waarnemingen

In bijlage 2 zijn alle profielen van boringen, proefgaten en -sleuven opgenomen en zijn de zintuiglijke waarnemingen beschreven.

Een overzicht van de zintuiglijke waarnemingen is weergegeven in tabel 2.

tabel 2: Overzicht zintuiglijke waarnemingen (dieptes in m-mv)

Boring	Boordiepte	Traject	Grondsoort	Zintuiglijke waarneming
Onderdeel 1: Bouwprojecties 4.500 m²				
1-02	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-03	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-05	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-06	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-07	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-08	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-09	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-10	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-11	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-12	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, sporen glas
1-13	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
		0,5 - 1,7	Klei	Zwak puin
1-14	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-15	3,2	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
		0,5 - 0,9	Zand	Zwak puin
		0,9 - 1,5	Klei	Sporen puin
1-16	3,0	0,0 - 1,2	Zand	Sporen puin
1-S01	1,5	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,3	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
1-S02	1,5	0,0 - 0,3	Zand	Zwak baksteen, zwak puin
		0,3 - 1,2	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
1-S03	1,6	0,0 - 0,3	Zand	Sterk baksteen
		0,3 - 1,1	Zand	Zwak aardewerk, zwak baksteen, zwak puin, sporen metaal

Boring	Boordiepte	Traject	Grondsoort	Zintuiglijke waarneming
Onderdeel 2: Haven 1.250 m²				
2-01	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
		0,5 - 1,2	Zand	Sporen puin
2-02	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak beton, sporen puin
2-03	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin
		0,5 - 0,9	Zand	Sporen puin
2-04	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin
		1,0 - 1,5	Klei	Zwak puin
2-05	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin, sporen beton
		1,0 - 1,5	Klei	Sporen puin
2-06	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 0,8	Zand	Zwak puin, sporen kolengruis
2-07	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Sporen puin, sporen beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin
		1,0 - 2,5	Klei	Zwak puin
2-08	3,0	0,0 - 1,0	Zand	Zwak puin, sporen kolengruis, sporen beton
		1,0 - 1,5	Klei	Sporen puin
2-S01	2,0	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,8	Zand	Zwak puin, matig baksteen, zwak aardewerk
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte: 4.900 m²				
3-01	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-02	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-03	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-04	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
3-05	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-06	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
3-07	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
		0,5 - 0,8	Zand	Sporen puin
3-08	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-09	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-10	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-11	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-12	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-13	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-14	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		0,5 - 0,8	Zand	Sporen puin
3-15	3,0	0,0 - 1,2	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		1,5 - 3,0	Zand	Sporen puin
3-16	3,0	0,0 - 1,1	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		1,5 - 2,0	Klei	Sporen puin, zwak kolengruis
3-S01	2,0	0,0 - 0,4	Zand	Zwak baksteen, zwak puin
		0,4 - 1,7	Zand	Matig baksteen, zwak puin, matig metaal
3-S02	1,8	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,2	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
3-S03	1,6	0,0 - 1,4	Zand	Zwak puin

Uit tabel 2 blijkt dat in onderdeel 1 / gebied 1 puin voorkomt tot een maximale diepte van 1,7 m -mv. De bijmengingen van puin zijn overwegend zwak; plaatselijk in de bovengrond tot 0,5 m is sprake van matig puin. Daarnaast is ter plaatse van onderdeel 1 zeer plaatselijk wat glas, aardewerk en metaal aangetroffen.

Ter plaatse van onderdeel 2 / gebied 2 is sprake van puin dat voorkomt tot een maximale diepte van 2,5 m -mv, maar over het algemeen tot een diepte van circa 1,5 m-mv. in de vorm van baksteenpuin / beton. De bijmengingen van puin zijn overwegend zwak; plaatselijk in de bovengrond tot 0,5 m is sprake van matig puin. Zeer plaatselijk wordt wat kolengruis en aardewerk aangetroffen.

Ter plaatse van onderdeel 3 / gebied 3 is sprake van sporen puin dat voorkomt tot een maximale diepte van 3,0 m-mv. Er zijn wat meer verspreid sporen van kolengruis aangetroffen.

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld of in de bodem geen asbestverdachte materialen aangetroffen.

4.2.3 Meetgegevens grondwater

De peilbuisgegevens en de grondwaterstand zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

tabel 3: Peilbuisgegevens en grondwaterstand

Peilbuis	Filterstelling in cm-mv	Grondwaterstand in cm-mv	pH	EC in µS/cm	Meetdatum
Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m²):					
1-15	213-313	140	7,0	360	17 juli 2013
1-16	189-289	130	7,1	500	17 juli 2013
Onderdeel 2: Haven (1.250 m²):					
2-08	199-299	175	7,0	480	17 juli 2013
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte (4.900 m²):					
3-15	160-260	135	7,3	610	17 juli 2013
3-16	198-298	145	6,5	600	17 juli 2013

De in de bovenstaande tabel opgenomen waarden voor de pH (zuurgraad) en EC (elektrische geleidbaarheid) zijn in het veld gemeten. De gemeten waarden kunnen als normaal worden beschouwd. De bovengenoemde grondwaterstand betreft de gemeten stijghoogte. De in de boorprofielen aangegeven grondwaterstanden betreft de inschatting van de grondwaterstand tijdens de boorwerkzaamheden.

Bij de bemonstering van het grondwater in peilbuis 3-16 is zintuiglijk een zwakke, verdachte geur waargenomen.

4.3 Monsterselectie en analyses

De monsters zijn ter analyse overgedragen aan het laboratorium van ALcontrol. ALcontrol is geaccrediteerd volgens NEN-EN-ISO/IEC 17025:2005. Het laboratorium is erkend voor ‘Analyse voor milieuhygiënisch onderzoek’ (AS3000) en ‘Analyse van bouwstoffen, grond en baggerspecie’ (AP04).

4.3.1 Grond

In relatie tot de doelstelling van het bodemonderzoek en op basis van de veldwaarnemingen zijn grondmonsters geselecteerd en grondmengmonsters samengesteld ten behoeve van de analyses zoals weergegeven in tabel 4.

tabel 4: Monstersamenstelling en uitgevoerde analyses

Monster-codering	Boringen (cm-mv)	Grond-soort	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m²):				
mm1.1	1-02, 1-03, 1-05, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Standaard pakket grond[1)]
mm1.2	1-10, 1-11, 1-12, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Standaard pakket grond
mm1.3	1-13, 1-15 (50-140)	Klei	Ondergrond, sporen/zwak puinhoudend	Standaard pakket grond
1-mm1	1-01, 1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, onverdacht	Asbest in grond NEN5707
1-mm2	1-03, 1-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm3	1-02, 1-06, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm4	1-09, 1-10, 1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm5	1-12, 1-13, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-MMS	1-S01 t/m 1-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-02-1	1-02 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-04-1	1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-06-1	1-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-10-1	1-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-11-1	1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-12-1	1-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-14-1	1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
Onderdeel 2: Haven (1.250 m²):				
mm2.1	2-01, 2-04, 2-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.2	2-06, 2-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm2.3	2-01, 2-03, 2-05, 2-07 (50-100)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.4	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-08 (100-120)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
mm2.5	2-04, 2-05, 2,07, 2,08 (100-150)	Klei	Ondergrond, puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.6	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07 (200-400)	Zand	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
mm2.7	2-01, 2-04, 2-05, 2-08 (200-300)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
2-mm1	2-02, 2-03, 2-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	Asbest in grond NEN5707
2-mm2	2-01, 2-04, 2-05, 2-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
2-S01-2	2-S01 (890-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte (4.900 m²):				
mm3.1	3-01, 3-03, 3-05, 3-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm3.2	3-09, 3-12, 3-13, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm3.3	3-07, 3-14 (50-75)	Zand	Ondergrond, sporen puin	Standaard pakket grond
3-mm1	3-01, 3-02, 3-03 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm2	3-04, 3-06, 3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm3	3-08, 3-09, 3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm4	3-10, 3-12, 3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	Asbest in grond NEN5707
3-mm5	3-05, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-MMS	3-S02, 3-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707

Monster-codering	Boringen (cm-mv)	Grond-soort	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
3-S01-2	3-S01 (90-140)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-04-2	3-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-06-2	3-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-07-2	3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-09-2	3-09 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-10-2	3-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-11-2	3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-12-2	3-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-13-2	3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB

[1] Standaard pakket grond (AS3000): Droogrest, lutum, organische stof, metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink); som-PCB; som- PAK; minerale olie (C10 - C40) incl. clean up.

4.3.2 Grondwater

In relatie tot de doelstelling van het onderzoek zijn analyses op het grondwater uitgevoerd zoals weergegeven in tabel 5.

tabel 5: Overzicht uitgevoerde grondwateranalyses

Peilbuis	Filterstelling in cm-mv	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m^2):			
1-15	213-313	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater[1)]
1-16	189-289	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
Onderdeel 2: Haven (1.250 m^2):			
2-08	199-299	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte (4.900 m^2):			
3-15	160-260	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
3-16	198-298	Ondiep grondwater / zwakke verdachte geur	Standaard pakket grondwater

[1] Standaard pakket grondwater (AS3000): Metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink); minerale olie (C10 - C40); vluchtige aromatische koolwaterstoffen en vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen.

5 TOETSING EN INTERPRETATIE ONDERZOEKSRESULTATEN

5.1 Onderdeel 1, bouwprojecties

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de 'Wbb-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve 'Rbk-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 5.

5.1.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn een drietal mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 6: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 1

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm1.1	1-02, 1-03, 1-05, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	som-PCB	-	-
mm1.2	1-10, 1-11, 1-12, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Hg, Pb, som-PAK	som-PCB	
mm1.3	1-13, 1-15 (50-140)	Klei	Ondergrond, sporen/zwak puinhoudend	Cd, Cu, Hg, Pb, som-PAK, som-PCB, M.O.	-	-
1-02-1	1-02 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-04-1	1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	som-PCB	-	-
1-06-1	1-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-10-1	1-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	som-PCB	-
1-11-1	1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-12-1	1-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	som-PCB	-
1-14-1	1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB

M.O. = minerale olie

In het mengmonster mm1.2 is een matig verhoogd gehalte aan som-PCB aangetoond. Met uitzondering van som-PCB zijn de overige gemeten licht verhoogde gehalten vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone.

In verband met het matig verhoogde gehalte aan som-PCB zijn enkele deelmonsters van de bovengrond separaat geanalyseerd. Uit de separate analyses blijkt dat in een 4-tal monsters de interventiewaarde wordt overschreden. Ook ter plaatse van onderdeel 3 (infra/parkeren/openbare ruimte) zijn gehalten aan som-PCB boven de interventiewaarde aangetoond (zie par. 5.3).

PAK in gehalten boven de interventiewaarde, zoals vastgesteld tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) in de boringen 9 en 10, zijn met onderhavig onderzoek niet bevestigd. De destijds aangetroffen PAK-gehalten zijn vermoedelijk het gevolg van zeer heterogeen verdeelde verontreinigingen, waarin plaatselijk de interventiewaarde wordt overschreden, zonder dat sprake is van een bodemvolume van 25 m^3 waarbinnen het gehalte gemiddeld boven de interventiewaarde ligt.

Er wordt op basis van de onderzoeksresultaten geconcludeerd dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB. Het heeft overlap met de bouwprojecties. De verontreinigingssituatie is op basis van de tot dusver bekende gegevens op tekening 2 weergegeven.

Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond
In verband met de sterk verhoogde gehalten aan som-PCB is de vrijkomende grond niet geschikt voor hergebruik.

5.1.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m^2 een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 7: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 1

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grond-soort	Herkomst	Asbestconcentratie (gewogen) mg/kg d.s.
1-mm1	1-01, 1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, onverdacht	40
1-mm2	1-03, 1-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	2,3
1-mm3	1-02, 1-06, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
1-mm4	1-09, 1-10, 1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	< bepalingsgrens
1-mm5	1-12, 1-13, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	< bepalingsgrens
1-MMS	1-S01 t/m 1-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens

In geen van de (meng)monsters is asbest > 100 mg/kg d.s. gewogen aangetroffen. De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde. Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat de locatie niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen noodzaak tot nader onderzoek noodzakelijk.

Het mengmonster 1-mm1 bevat niet-hechtgebonden asbest in de fractie >4mm. In een dergelijke situatie moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie (f<0,5mm) worden onderzocht door middel van SEM/RMA volgens ISO 14966.Op basis van het kwalitatieve onderzoek van de fractie <0,5mm zijn echter geen losse vezel(bundel)s gevonden, waardoor geen aanvullende SEM analyse is uitgevoerd.

5.1.3 Grondwater

In het grondwater uit de peilbuizen 1-15 en 1-16 zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, molybdeen, zink, 1,2-dichloorethenen(som), benzeen, xylenen (som), naftaleen en minerale olie aangetoond.

De licht verhoogde concentraties aan benzeen, xylenen (som), naftaleen en minerale olie zijn te relateren aan de nabijgelegen verontreiniging op de locatie Koningin Wilhelminalaan 3.
De (zeer) licht verhoogde concentraties aan dichloorethenen(som) zijn tevens in vergelijkbare concentraties in het grondwater ter plaatse van de onderdelen 2 en 3 aangetoond. Gezien de lage concentraties wordt een geval van ernstige bodemverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen niet verwacht.

Op basis van de vastgestelde kwaliteit van het grondwater wordt geen geval van ernstige bodemverontreiniging verwacht ter plaatse van de bouwprojectie.

5.1.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuven zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007.
De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).
Ter verificatie is 1 mengmonster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In dit monster, 1-MMS, is geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

5.2 Onderdeel 2, haven

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de ‘Wbb-toetsing’ zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve ‘Rbk-toetsing’ zijn opgenomen in bijlage 5.

5.2.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen. Daarnaast zijn enkele extra analyses uitgevoerd van diepere bodemlagen, in verband met de uitgraving van de haven tot 4,0 m-mv.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 8: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 2

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm2.1	2-01, 2-04, 2-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Hg, Zn, som-PCB	Pb	-
mm2.2	2-06, 2-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Co, Cu, Hg, Zn, som-PCB, M.O.	Pb	Som-PAK
2-06-1	2-06 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm2.2	-	Som PAK	-
2-08-1	2-08 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm2.2	Som PAK	-	-
mm2.3	2-01, 2-03, 2-05, 2-07 (50-100)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Pb, som-PCB, M.O.	-	-
mm2.4	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-08 (100-120)	Klei	Ondergrond, onverdacht	-	-	-
mm2.5	2-04, 2-05, 2,07, 2,08 (100-150)	Klei	Ondergrond, puinhoudend	Hg, Pb, Zn, som-PAK, M.O.	som-PCB	-
mm2.6	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07 (200-400)	Zand	Ondergrond, onverdacht	Co, Ni, som-PCB	-	-
mm2.7	2-01, 2-04, 2-05, 2-08 (200-300)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Ni	-	-

M.O. = minerale olie

PAK in gehalten boven de interventiewaarde, zoals tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) vastgesteld in de boringen 16A en 17, zijn in onderhavig onderzoek eveneens vastgesteld in het mengmonster mm2.2 (boringen 2-06 en 2-08). In beide gevallen kunnen de verhoogde gehalten gerelateerd worden aan de bijmenging van kolengruis.

Het mengmonster mm2.2 is vervolgens uitgesplitst. In de individuele monsters zijn slechts gehalten boven de achtergrondwaarde en de tussenwaarde aangetoond. Hieruit is afgeleid dat het kolengruis zeer heterogeen / sporadisch voorkomt, waardoor geen sprake is van een bodemvolume van 25 m^3 waarbinnen het gehalte gemiddeld boven de interventiewaarde ligt. Hoewel voor de uitgesplitste monsters geldt dat de termijn tussen aanleveren en in behandeling nemen is overschreden, wordt gezien het feit dat sprake is van niet vluchtige verbindingen, aangenomen dat dit geen significante negatieve invloed op de representativiteit van het analyseresultaat heeft.

Ter bevestiging geldt dat in deelgebied 3 meer monsterpunten met kolengruis zijn aangetroffen. Hier zijn gehalten aan PAK ten hoogste boven de achtergrondwaarde aangetoond.

In het mengmonster mm2.5 (100-150) is som-PCB in een gehalte boven de tussenwaarde aangetoond. Omdat het gehalte is vastgesteld in een mengmonster kunnen de gehalten in de separate monsters eventueel hoger liggen, waarbij de interventiewaarde wordt overschreden. Nader onderzoek kan noodzakelijk zijn om hier inzicht in te verkrijgen. Met het nader onderzoek kan eveneens worden beoordeeld of de verhoogde gehalten aan som-PCB in de ondergrond behoren tot het geval van bodemverontreiniging ter plaatse van de onderdelen 1 en 3.

Verder zijn licht tot matig verhoogde gehalten aan lood aangetoond. Deze zijn te relateren aan de bijmengingen van puin.

Met uitzondering van som-PCB en som-PAK zijn de gemeten licht verhoogde gehalten vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone.

Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond:
Onderstaand is per monster een indicatie gegeven van de hergebruiksmogelijkheden, op basis van indicatieve toetsing aan de normen van de Regeling Bodemkwaliteit.

mm2.1: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
mm2.2: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
(uitgesplitst: monsters 2-06-1 en 2-08-1)
mm2.3: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
mm2.4: Herbruikbaar, altijd toepasbaar
mm2.5: Niet herbruikbaar i.v.m. gehalte aan som PCB en minerale olie
mm2.6: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
mm2.7: Herbruikbaar, altijd toepasbaar

5.2.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m^2 een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 9: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 2

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grond-soort	Herkomst	Asbestconcentratie
2-mm1	2-02, 2-03, 2-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	<bepalingsgrens
2-mm2	2-01, 2-04, 2-05, 2-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	<bepalingsgrens
2-S01-2	2-S01 (890-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	<bepalingsgrens

Er is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond ter plaatse van onderdeel 2.
Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat de locatie niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen noodzaak tot nader onderzoek noodzakelijk.

5.2.3 Grondwater

In het grondwatermonster uit peilbuis 2-08 zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, zink en 1,2-dichloorethenen(som) aangetoond. De betreffende peilbuis is geplaatst nabij de gesaneerde verontreiniging (evaluatierapport Chemielinco, 1999). De analyseresultaten laten geen kenmerken van een eventuele restverontreiniging zien.

Vergelijkbare licht verhoogde concentraties aan dichloorethenen(som) zijn tevens in het grondwater ter plaatse van de onderdelen 1 en 3 aangetoond. Gezien de lage concentraties wordt een geval van ernstige bodemverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen niet verwacht.

Op basis van de vastgestelde kwaliteit van het grondwater wordt geen geval van ernstige bodemverontreiniging verwacht ter plaatse van de te realiseren haven. Wel dient rekening gehouden te worden met de verontreiniging op de locatie Koningin Wilhelminalaan 3 (zie ook par. 5.3).
Bij eventuele bemalingswerkzaamheden kan deze mobiele verontreiniging worden 'aangetrokken'.

5.2.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuf zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007.
De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).

Ter verificatie is 1 monster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In het monster, 2-S01-2, is geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

5.3 Onderdeel 3, infra/parkeren/openbare ruimte

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de 'Wbb-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve 'Rbk-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 5.

5.3.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn 3 mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen. De bodemlaag tot maximaal 0,75 m-mv is onderzocht.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 10: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 3

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm3.1	3-01, 3-03, 3-05, 3-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Pb	-	Som-PCB
mm3.2	3-09, 3-12, 3-13, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Hg, Pb, Zn, som-PAK	Som-PCB	-
mm3.3	3-07, 3-14 (50-75)	Zand	Ondergrond, sporen puin	Hg	Som-PCB	-
3-02-1	3-01 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	som-PCB	-	-
3-03-1	3-03 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	som-PCB	-	-
3-05-1	3-05 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	-	-	som-PCB
3-08-1	3-08 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	-	-	som-PCB
3-04-2	3-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-06-2	3-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-07-2	3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse		som-PCB	
3-09-2	3-09 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	som-PCB		
3-10-2	3-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-11-2	3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-12-2	3-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse		som-PCB	
3-13-2	3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	som-PCB		

Het gehalte aan som-PCB ligt in monster mm3.1 boven de interventiewaarde. In de monsters mm3.2 en mm3.3 liggen de gehalten onder de interventiewaarde.

Het mengmonster mm3.1 is uitgesplitst op som-PCB. Hieruit volgt dat een opvallend hoog gehalte (circa 10x i-waarde) in monster 3-08-1 wordt aangetroffen. Daarnaast is een hoog gehalte gemeten in monster 3-05-1 (rond i-waarde). In de monsters 3-02-1 en 3-03-1 zijn gehalten boven de achtergrondwaarde aangetroffen.

Naar aanleiding van het aantreffen van sterk verhoogde gehalten aan som-PCB, eveneens ter plaatse van onderdeel 1, zijn enkele aanvullende analyses uitgevoerd op separate monsters uit de bovengrond. Het blijkt dat in een 4-tal monsters de i-waarde wordt overschreden. In de overige monsters zijn overschrijdingen van de achtergrondwaarde en tussenwaarde vastgesteld.

Er wordt op basis van de onderzoeksresultaten geconcludeerd dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB. De verontreinigingssituatie is op basis van de tot dusver bekende gegevens op tekening 2 weergegeven.

Met uitzondering van som-PCB zijn de gemeten licht verhoogde gehalten aan overige verontreinigingen vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone. De aangetoonde licht verhoogde gehalten zijn te relateren aan de bijmengingen van puin en kolengruis.

Som-PAK en vluchtige aromatische koolwaterstoffen, zoals tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) zijn vastgesteld (in gehalten boven de interventiewaarden: boring 04A), zijn binnen het onderzochte traject tot 0,75 m-mv niet opnieuw aangetroffen.

Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond:
In verband met het aantreffen van sterk verhoogde gehalten aan som-PCB is de vrijkomende grond niet herbruikbaar.

5.3.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m^2 een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 11: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 3

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grond-soort	Herkomst	Asbestconcentratie (gewogen) mg/kg d.s.
3-mm1	3-01, 3-02, 3-03 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	6,5
3-mm2	3-04, 3-06, 3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-mm3	3-08, 3-09, 3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-mm4	3-10, 3-12, 3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	< bepalingsgrens
3-mm5	3-05, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-MMS	3-S02, 3-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens
3-S01-2	3-S01 (90-140)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens

Het mengmonster 3-mm1 bevat niet-hechtgebonden asbest in de fractie >4mm. Omdat in de fractie >4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie (f<0,5mm) worden onderzocht door middel van SEM/RMA volgens ISO 14966.Op basis van het kwalitatieve onderzoek van de fractie <0,5mm zijn echter geen losse vezel(bundel)s gevonden, waardoor geen aanvullende SEM analyse is uitgevoerd.

De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde. Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

5.3.3 Grondwater

In het grondwater uit peilbuis 3-15 (peilbuis nabij streefwaarde-contour verontreiniging Koningin Wilhelminalaan 3) zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, zink, 1,2-dichloorethenen(som) en xylenen(som) aangetoond.
In het grondwater uit peilbuis 3-16 (peilbuis nabij interventiewaarde-contour verontreiniging Koningin Wilhelminalaan 3) zijn sterk verhoogde concentraties aan vluchtige aromatische koolwaterstoffen en minerale olie aangetoond. Daarnaast bevat dit monster licht verhoogde concentraties aan barium en zink. Gezien de hoge gehalten aan vluchtige aromaten is het grondwatermonster in het laboratorium verdund. Hierdoor geldt voor de vluchtige chloorkoolwaterstoffen (VOCl) een verhoogde detectiegrens. Het valt niet uit te sluiten dat voor enkele individuele VOCl sprake is van gehalten boven de interventiewaarde, mede gezien de waargenomen onbekende geur bij dit monster.

De betreffende grondwateranalyses bevestigen de aanwezigheid van een verontreiniging met vluchtige aromatische koolwaterstoffen en minerale olie, afkomstig van de locatie Koningin Wilhelminalaan 3.

Bij eventuele ontgravingswerkzaamheden ten behoeve van het inrichten van infravoorzieningen en openbare ruimte wordt gezien de aanlegdiepte, contact met de aangetoonde grondwaterverontreiniging niet verwacht.

5.3.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuven zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007.
De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).

Ter verificatie zijn twee monster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In deze monsters, 3-S01-2 en 3-MMS, zijn geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

6 SPOEDEISENDHEID

6.1 Inleiding

De Wet bodembescherming (Wbb) geeft aan dat als een geval van ernstige verontreiniging is vastgesteld, er dan sprake is van een potentieel risico, dat aanleiding geeft tot een vorm van saneren of beheren. Artikel 37 heeft tot doel vast te stellen of er sprake is van een zodanig risico bij het huidig of toekomstig gebruik, dat er spoedig moet worden gesaneerd.

Indien sprake is van onaanvaardbare risico's, moet zo snel mogelijk worden gesaneerd, waarbij de te nemen maatregelen primair gericht moeten zijn op het in voldoende mate tegengaan van de optredende risico's. Het hoeft dus niet te betekenen dat het hele geval spoedig dient te worden gesaneerd.

Risico's die aanleiding kunnen zijn om met spoed te saneren, worden verdeeld in:
a) risico's voor de mens;
b) risico's voor het ecosysteem;
c) risico's van verspreiding van verontreiniging.

Ad a)

Er is sprake van onaanvaardbare risico's voor de mens indien bij het huidige of voorgenomen gebruik van de locatie een situatie bestaat waarbij:
- chronische negatieve gezondheidseffecten kunnen op treden;
- acute negatieve gezondheidseffecten kunnen optreden.

Ook bij aantoonbare hinder voor de mens (huidirritatie, stank) dient met spoed te worden gesaneerd.

Ad b)

Er is sprake van onaanvaardbare risico's voor het ecosysteem indien bij het huidige of voorgenomen gebruik van de locatie:
- de biodiversiteit kan worden aangetast;
- kringloopfuncties kunnen worden verstoord;
- bio-accumulatie en doorvergiftiging kan plaatsvinden.

Ad c)

Er is sprake van onaanvaardbare risico's van verspreiding in de volgende situaties:
- het gebruik van de bodem door mens of ecosysteem wordt bedreigd door de verspreiding van verontreiniging in het grondwater waardoor kwetsbare objecten hinder ondervinden;
- er sprake is van een onbeheersbare situatie, dat wil zeggen indien:
  - er een drijflaag aanwezig is;
  - er een zaklaag aanwezig is;

- de verspreiding heeft geleid tot een grote grondwaterverontreiniging (6.000 m^3). Er is echter geen sprake van een onbeheersbare situatie indien aangetoond kan worden dat de actuele verspreiding minder bedraagt dan 1.000 m^3/jaar.

De werkwijze van het saneringscriterium is beschreven in de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013.

Voor de gevallen die met spoed moeten worden gesaneerd geldt als richtlijn dat binnen 4 jaar na het afgeven van de beschikking ernst en spoed met saneringswerkzaamheden moet worden aangevangen. Voor de gevallen die niet met spoed hoeven te worden gesaneerd geldt geen termijn voor het uitvoeren van een sanering.

6.2 Bepaling saneringscriterium

De bepaling van het saneringscriterium heeft plaatsgevonden aan de huidige situatie. Het saneringscriterium bestaat uit drie stappen:

Stap 1:
Hierin wordt vastgesteld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Volgens de Wet bodembescherming (Wbb) is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien voor tenminste één stof de gemiddelde gemeten concentratie van minimaal 25 m^3 bodemvolume in het geval van een bodemverontreiniging, of 100 m^3 poriënverzadigd bodemvolume in het geval van grondwaterverontreiniging, hoger is dan de interventiewaarde. Voor een bodemverontreiniging met asbest is het volumecriterium voor het vaststellen van de ernst van het geval niet van toepassing, maar geldt alleen de overschrijding van de interventiewaarde.

Stap 2:
Deze stap omvat een standaard risicobeoordeling. Dit betreft voor grond en grondwater een generieke modelberekening met de applicatie Sanscrit beschikbaar op www.risicotoolboxbodem.nl.
Met de applicatie Sanscrit zijn de mogelijke risico's voor mens, ecosysteem en verspreiding bepaald. De invoer en de resultaten van de risicobeoordeling zijn weergegeven in bijlage 6.

Stap 3:
Stap 3 bestaat uit aanvullende metingen of aanvullende berekeningen en omvat een meer locatie-specifieke invulling. Deze stap kan bijvoorbeeld worden uitgevoerd, indien uit stap 2 blijkt dat sprake is van onaanvaardbare risico's, terwijl voor de betreffende locatie naar verwachting feitelijk geen sprake is van onaanvaardbare risico's.

<u>Verontreiniging PCB's</u>

Uit stap 1 zoals beschreven in paragraaf 5.1.1 en 5.3.1 blijkt dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

In stap 2 is gebruik gemaakt van het model Sanscrit beschikbaar op www.risicotoolboxbodem.nl.

Voor de beoordeling van de humane risico's zijn de hoogst gemeten gehaltes (punt 3-08) ingevoerd. Hieruit volgde dat geen sprake was van actuele humane risico's.
Voor de ecologische risico's is de toxische druk (TD) van diverse monsters bepaald. Bij invoering van de analyseresultaten blijkt dat voor geen van de monsters sprake is van een TD > 0%. Er is derhalve geen sprake van een oppervlak met een TD > 65% noch een oppervlak met een TD > 25%.

Daarmee wordt het criterium voor een ecologisch risico niet overschreden.
Gezien er geen concentraties in het grondwater boven de interventiewaarde aanwezig zijn is geen sprake van een verspreidingsrisico.

Uit de resultaten van stap 2, zoals weergegeven in bijlage 6, blijkt derhalve dat geen sprake is van spoedeisendheid voor sanering.

7 CONCLUSIES

In opdracht van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht. De werkzaamheden omvatten tevens een onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van asbest.

De aanleiding tot het uitvoeren van het bodemonderzoek is de voorgenomen ontwikkeling van de locatie. De locatie wordt herontwikkeld voor woningbouw, horeca en recreatie. De locatie is in de huidige situatie braakliggend en is de afgelopen jaren in gebruik geweest door zgn. “stadsnomaden”.

Doelstelling van het onderzoek is het verzamelen van voldoende en actuele gegevens voor de aanvraag van diverse vergunningen die voor de herontwikkeling noodzakelijk zijn. Daarnaast dient met het onderzoek inzicht te worden verkregen in mogelijke belemmeringen bij graafwerkzaamheden en de globale hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond.

Op basis van de verschillende (toekomstige) functies en de mate waarin grondverzet in de bodem plaats zal gaan vinden, is de locatie onderverdeeld in de volgende onderdelen:

1. Gebouwen, circa 4.500 m^2 (bouwprojecties)
2. Haven, circa 1.250 m^2.
3. Infra / parkeren / openbare ruimte,circa 4.900 m^2.

<u>Onderdeel 1 – bouwprojecties:</u>
Hiervoor geldt dat in vrijwel alle monsters sporen puin voorkomen.
In een aantal grondmonsters van de bovengrond zijn gehalten aan som-PCB boven de interventiewaarde aangetoond. In de ondergrond wordt de interventiewaarde niet overschreden, echter hierbij dient opgemerkt te worden dat de ondergrond slechts beperkt onderzocht is ten opzichte van de bovengrond.
Voor de overige parameters worden de interventiewaarden niet overschreden.
Ook de vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde.
Omdat ter plaatse van onderdeel 3 eveneens gehalten aan som-PCB boven de i-waarde zijn vastgesteld, wordt geconcludeerd dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB.

<u>Onderdeel 2 – haven:</u>
Hiervoor wordt geconcludeerd dat in de geanalyseerde mengmonsters geen overschrijdingen van de interventiewaarden zijn aangetoond. Niet uitgesloten kan worden of in de individuele deelmonsters overschrijding van de i-waarde van som-PCB voorkomt. De verhoogde gehalten aan som-PCB vormen mogelijk onderdeel van het geval van ernstige bodemverontreiniging ter plaatse van de onderdelen 1 en 3.
Er is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond ter plaatse van onderdeel 2.

Onderdeel 3 – infra/parkeren/openbare ruimte:
Hiervoor geldt verspreid over een groot deel van het terrein sterk verhoogde gehalten aan som-PCB zijn aangetoond. Omdat ter plaatse van onderdeel 1 eveneens gehalten aan som-PCB boven de i-waarde zijn vastgesteld, wordt geconcludeerd dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
Voor de overige parameters worden de tussenwaarden niet overschreden.
De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde.

Geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB
Geconcludeerd wordt dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB. Deze verontreiniging wordt gerelateerd aan het vroegere gebruik van de locatie.
Op basis van het tot dusver uitgevoerde bodemonderzoek is duidelijk dat een aanzienlijk deel van de bovengrond sterk verontreinigd is met som-PCB. In de ondergrond zijn in de geanalyseerde mengmonsters geen overschrijdingen van de i-waarde aangetoond, echter dit valt niet uit te sluiten voor de individuele deelmonsters.
Uit de risicobeoordeling blijkt dat geen sprake is van spoedeisende sanering van het geval van bodemverontreiniging (bij het huidige gebruik).
Met het uitgevoerde bodemonderzoek is de omvang (horizontaal, verticaal, grondwater) van de verontreiniging niet in detail vastgesteld.

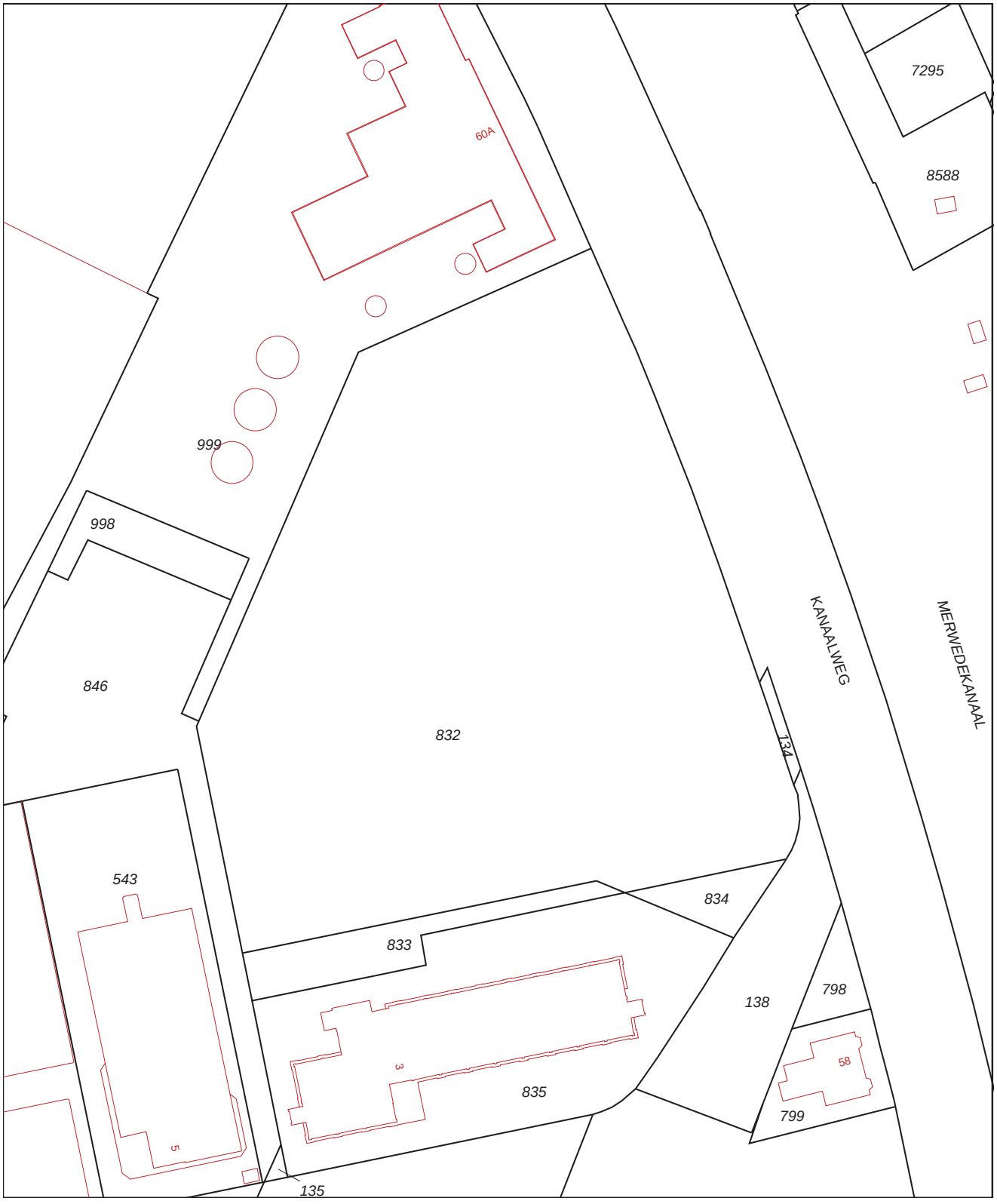
Grondwater
Voor het grondwater geldt dat in de peilbuizen bij de gesaneerde kernen geen of vrijwel geen verontreinigingen zijn aangetroffen. Hieruit is afgeleid dat geen sprake is van een restverontreiniging in het grondwater.
Op het zuidelijk gelegen perceel Koningin Wilhelminalaan 3 is wel sprake van een geval van ernstige verontreiniging, in ieder geval van het grondwater. Deze wordt bevestigd door de resultaten van peilbuis 3-16 aan de terreingrens, waarin sprake is van sterk verhoogde gehalten aan minerale olie en vluchtige aromaten in het grondwater. Mogelijk is hier ook sprake van verhoogde gehalten aan vluchtige chloorkoolwaterstoffen.

Hergebruik
De aangetoonde gehalten aan som-PCB en minerale olie zorgen voor een belangrijk deel van de locatie, dat vrijkomende grond niet in aanmerking komt voor hergebruik.

bijlage 1:
Topografische ligging onderzoekslocatie en kadastrale situatie

Uittreksel Kadastrale Kaart

Uw referentie: 13102501.avm



12345	Perceelnummer
25	Huisnummer
	Vastgestelde kadastrale grens
	Voorlopige kadastrale grens
	Administratieve kadastrale grens
	Bebouwing
	Overige topografie

Deze kaart is noordgericht

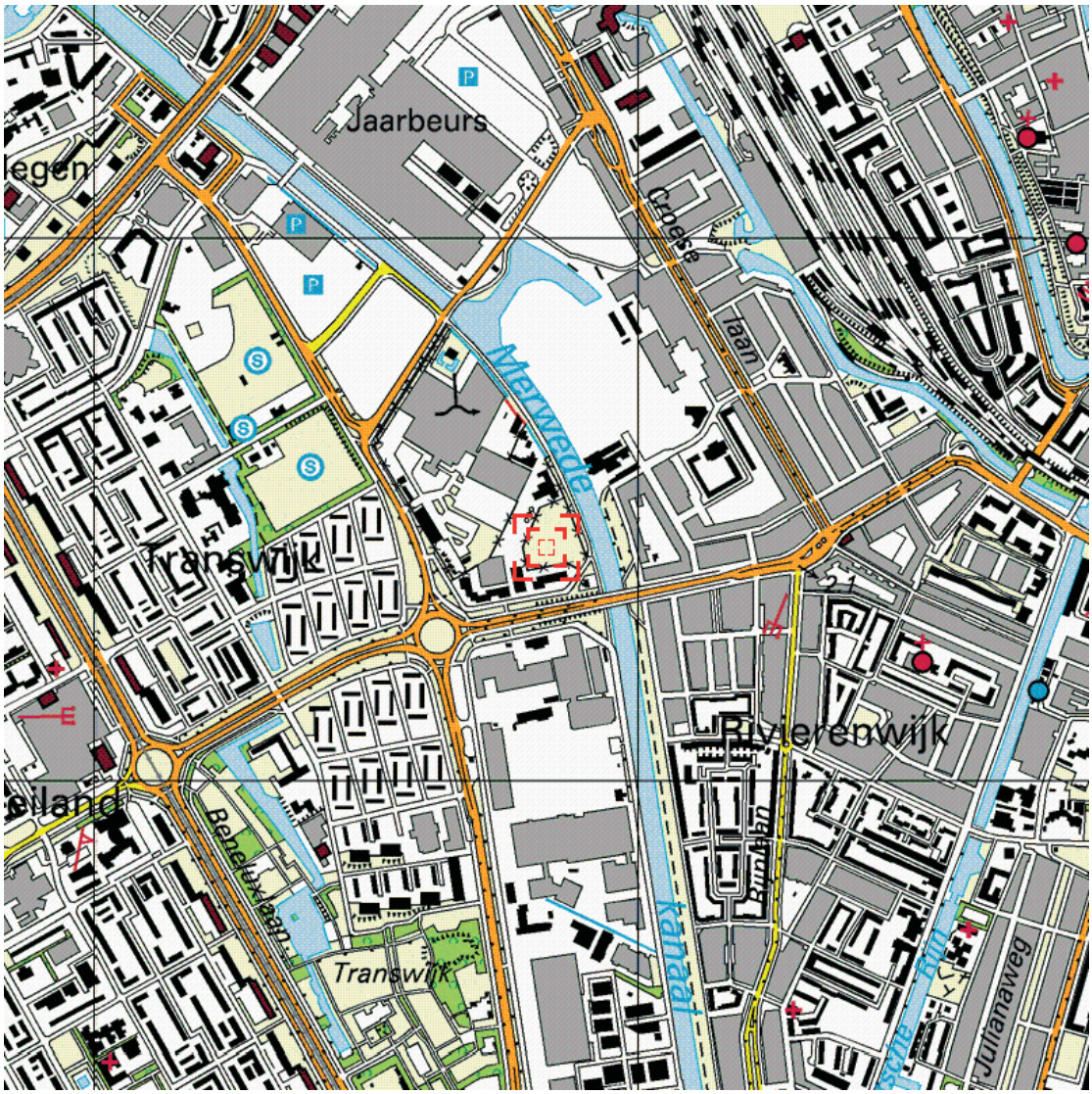
Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 7 augustus 2013
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Schaal 1:1000

Kadastrale gemeente	UTRECHT
Sectie	R
Perceel	832

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

Omgevingskaart Klantreferentie: 13102501.avm

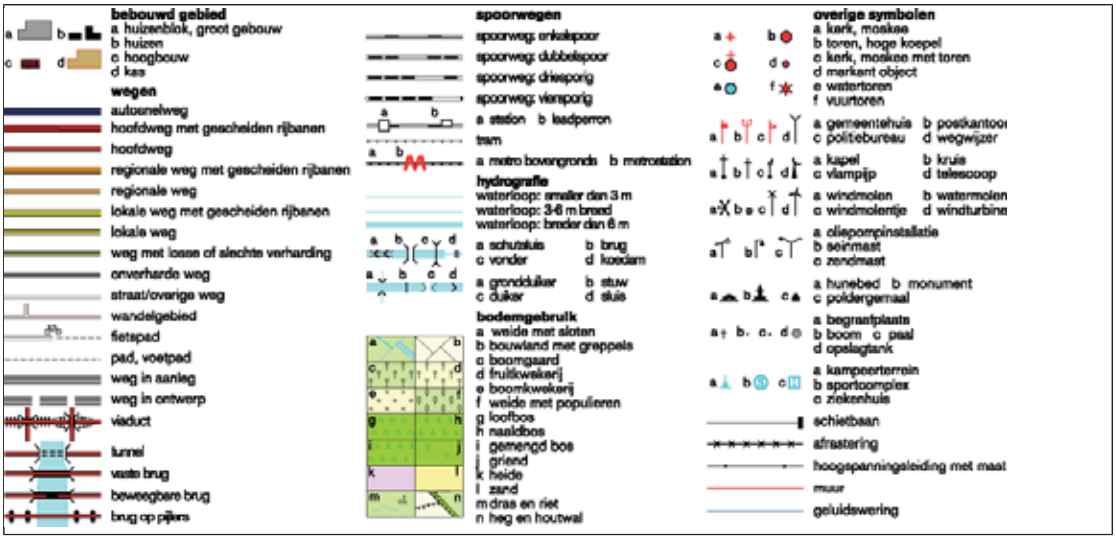


0 m 125 m 625 m

Deze kaart is noordgericht. Schaal 1: 12500

Hier bevindt zich Kadastraal object UTRECHT R 832
Kanaalweg 59, UTRECHT

© De auteursrechten en databankenrechten zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst Kadaster.



Kadaster

Dienst voor het kadaster en de openbare registers in Nederland
Gegevens over de rechtstoestand van kadastrale objecten, met uitzondering van de gegevens inzake hypotheken en beslagen

Betreft:	UTRECHT R 832	7-8-2013
	bij Kanaalweg 59 UTRECHT	14:50:37
Uw referentie:	13102501.avm	
Toestandsdatum:	6-8-2013	

Kadastraal object

Kadastrale aanduiding:	UTRECHT R 832
Grootte:	1 ha 2 a 63 ca
Coördinaten:	135833-454429
Omschrijving kadastraal object:	TERREIN (NIEUWBOUW BEDRIJVIGHEID
Locatie:	bij Kanaalweg 59 UTRECHT
Ontstaan op:	29-12-1997
Ontstaan uit:	UTRECHT R 569 gedeeltelijk

Aantekening kadastraal object

KWALITATIEVE VERBINTENIS

Ontleend aan:	HYP4 9602/14 reeks UTRECHT	d.d. 7-5-1997

Publiekrechtelijke beperkingen

Er zijn geen beperkingen bekend in de gemeentelijke beperkingenregistratie en de kadastrale registratie.

Gerechtigde

EIGENDOM

Kondor Wessels Projecten B.V.
Reggesingel 4
7461 BA RIJSSEN

Zetel:	RIJSSEN	
Recht ontleend aan:	HYP4 9602/14 reeks UTRECHT	d.d. 7-5-1997
Eerst genoemde object in brondocument:	UTRECHT R 569 gedeeltelijk	

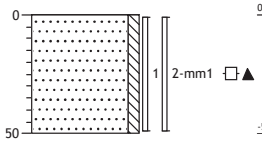
Einde overzicht

De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt ten aanzien van de kadastrale gegevens zich het recht voor als bedoeld in artikel 2 lid 1 juncto artikel 6 lid 3 van de Databankenwet.

bijlage 2:
Boorprofielen

1-01

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 01 31*30*50



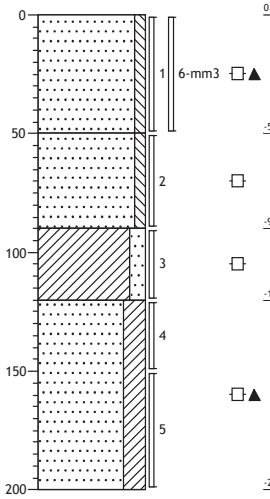
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, sporen grind, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-02

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 02 31*32*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, sporen grind, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-90

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, grijsbruin, Edelmanboor

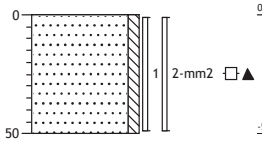
-120

Zand, matig fijn, kleïig, matig grindhoudend, zwak schelphoudend, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor

-200

1-03

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 03 29*31*50



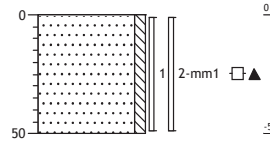
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, sporen grind, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-04

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 04 31*30*50



0 braak

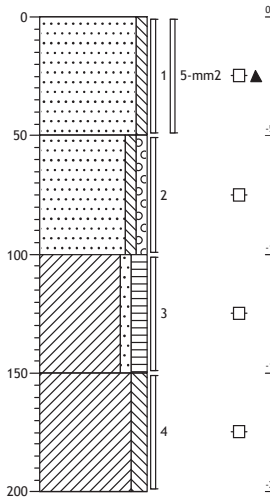
Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Projectcode: 13102501

1-05

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 05 30*33*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-100

Klei, zwak zandig, matig humeus, geen olie-water reactie, donker grijsbruin, Edelmanboor

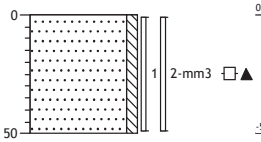
-150

Klei, matig siltig, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor

-200

1-06

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 06 33*28*50



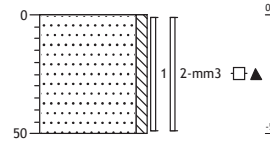
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-07

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 07 26*35*50



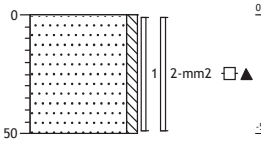
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-08

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 08 31*31*50



0 braak

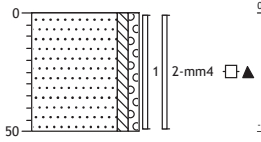
Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Projectcode: 13102501

1-09

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 09 29*32*50



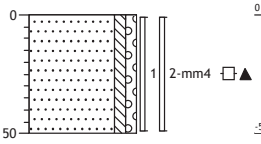
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-10

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 10 30*30*50



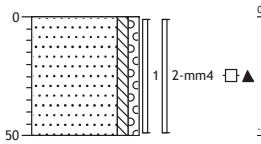
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-11

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 11 30*30*50



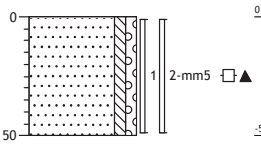
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-12

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 12 32*31*50



0 braak

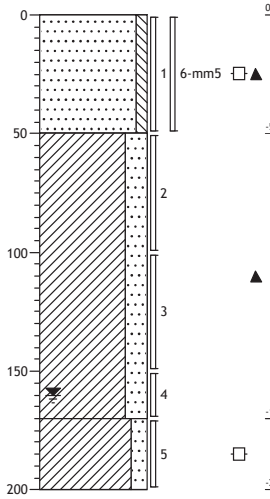
Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen schelpen, matig puinhoudend, sporen glas, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

Projectcode: 13102501

1-13

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 13 30*31*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, geen olie-water reactie, grijsbruin, Schep

-50

Klei, sterk zandig, zwak puinhoudend, grijsbruin, Edelmanboor

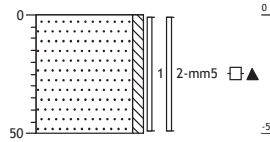
-170

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, grijsbeige, Edelmanboor

-200

1-14

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 14 29*33*50



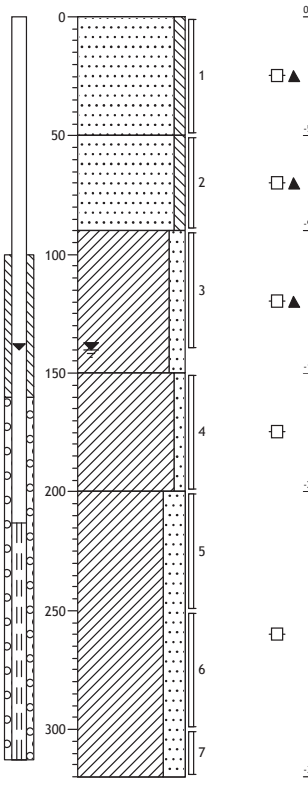
0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, sporen schelpen, zwak grindhoudend, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, grijsgeel, Schep

-50

1-15

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, brokken klei, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, neutraalbruin, Edelmanboor

-90

Klei, matig zandig, sporen puin, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor

-150

Klei, zwak zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

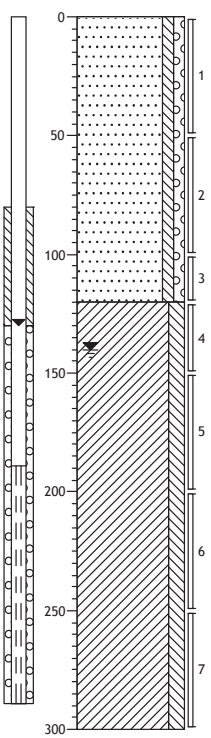
-200

Klei, sterk zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-320

1-16

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-120

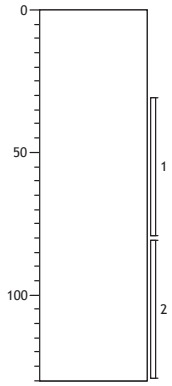
Klei, matig siltig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-300

Projectcode: 13102501

1-MMS

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
mm 1-S01 tot en met 1-S03

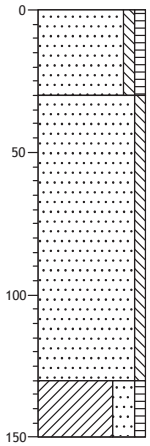


0

-130

1-S01

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 240*75



0 bosgrond

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak puinhoudend, matig wortelhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, zeer fijn, zwak siltig, zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, licht geelbruin, Graafmachine

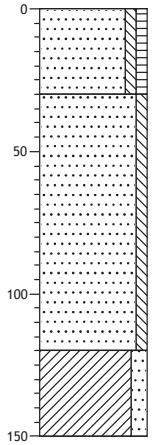
-130

Klei, sterk zandig, zwak humeus, donkerbruin, Graafmachine

-150

1-S02

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 280*45



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak baksteenhoudend, zwak puinhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, licht geelbruin, Graafmachine

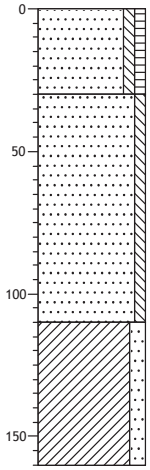
-120

Klei, matig zandig, neutraalgrijs, Graafmachine

-150

1-S03

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 255*45



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, sterk baksteenhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak aardewerkhoudend, zwak baksteenhoudend, zwak puinhoudend, sporen metaal, licht geelbruin, Graafmachine

-110

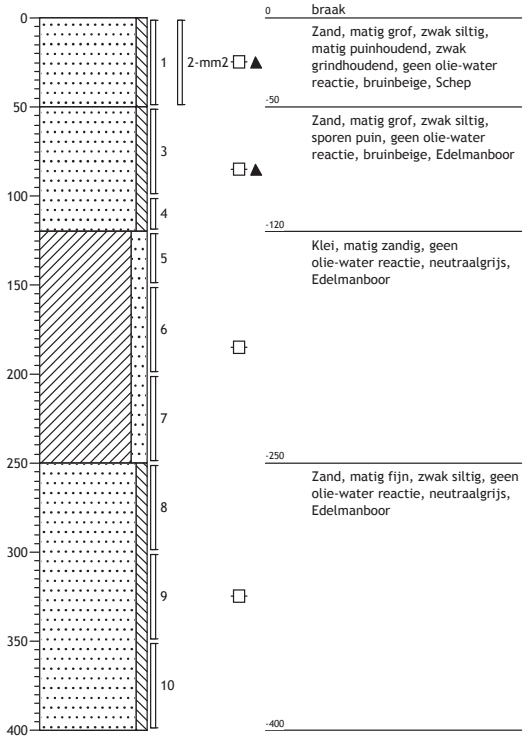
Klei, matig zandig, matig roesthoudend, licht grijsbruin, Graafmachine

-160

Projectcode: 13102501

2-01

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 01 32*29*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-120

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

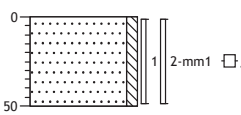
-250

Zand, matig fijn, zwak siltig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-400

2-02

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 02 30*30*50



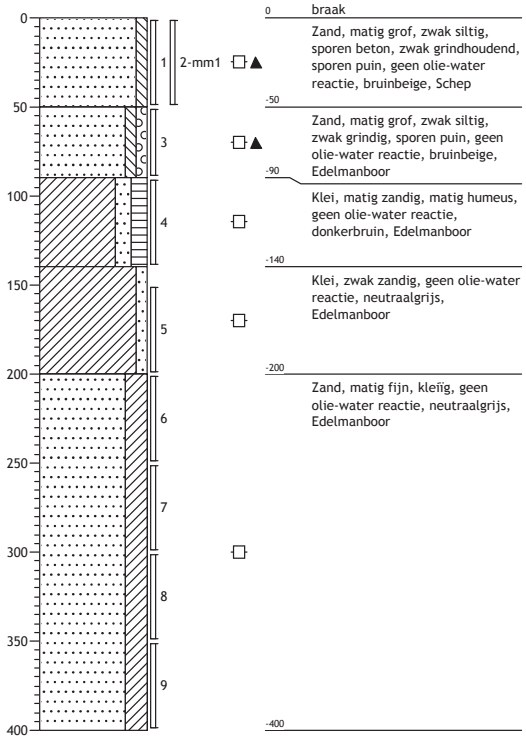
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak betonhoudend, zwak grindhoudend, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

2-03

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 03 29*33*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, zwak grindhoudend, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-90

Klei, matig zandig, matig humeus, geen olie-water reactie, donkerbruin, Edelmanboor

-140

Klei, zwak zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

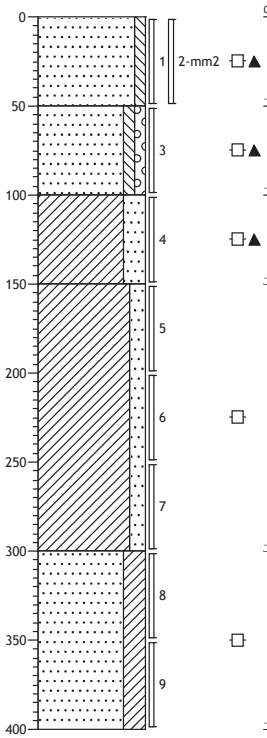
-200

Zand, matig fijn, kleïig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-400

2-04

4-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, zwak betonhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep

-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-100

Klei, sterk zandig, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, donker bruingrijs, Edelmanboor

-150

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-300

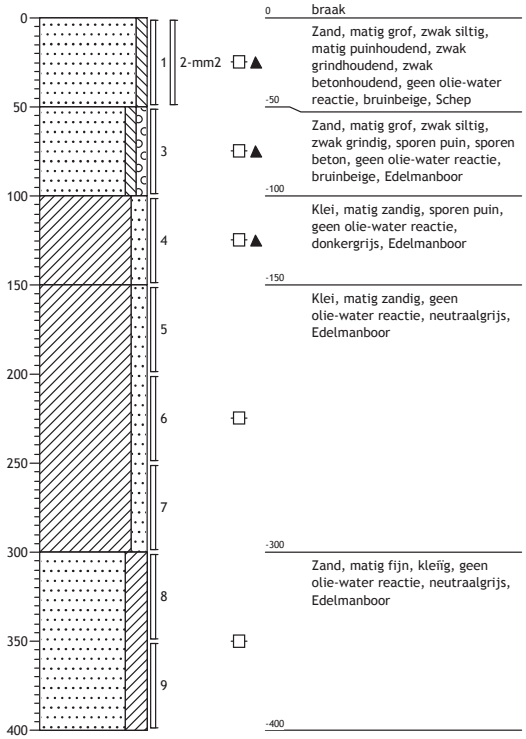
Zand, matig fijn, kleïig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

-400

Projectcode: 13102501

2-05

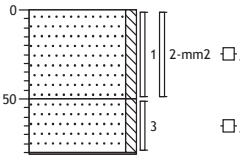
4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 05 29*33*50



0	braak
-50	Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, zwak betonhoudend, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep
-100	Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, sporen puin, sporen beton, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor
-150	Klei, matig zandig, sporen puin, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor
-300	Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor
-400	Zand, matig fijn, kleïg, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

2-06

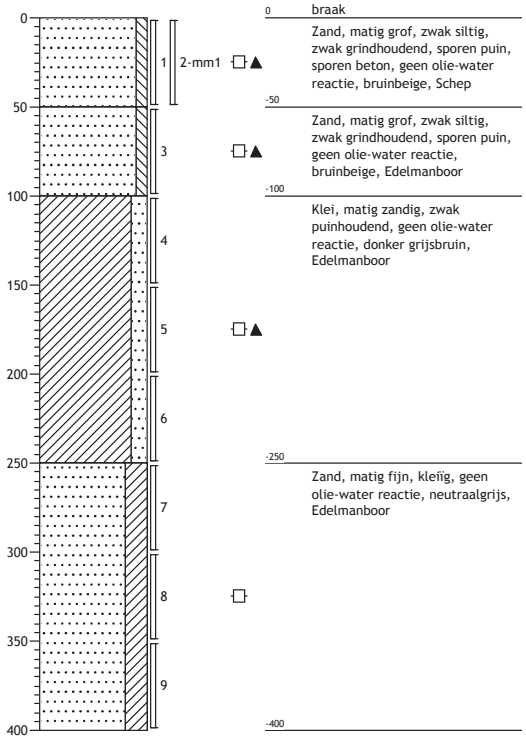
4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 06 30*30*50



0	braak
-50	Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, zwak grindhoudend, zwak betonhoudend, kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep
-81	Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak puinhoudend, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep
	Schep, gestaakt op beton/puin

2-07

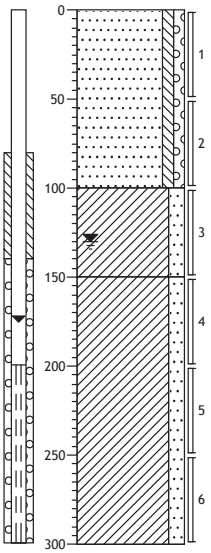
4-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



0	braak
-50	Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindhoudend, sporen puin, sporen beton, geen olie-water reactie, bruinbeige, Schep
-100	Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindhoudend, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor
-250	Klei, matig zandig, zwak puinhoudend, geen olie-water reactie, donker grijsbruin, Edelmanboor
-400	Zand, matig fijn, kleïg, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

2-08

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen

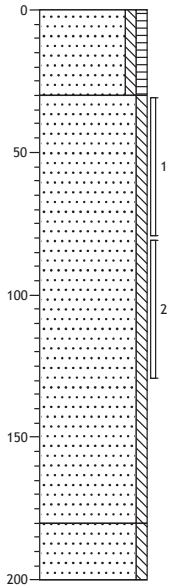


0	braak
	Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, sporen kolengruis, sporen beton, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor
-100	Klei, matig zandig, sporen puin, geen olie-water reactie, donkergrijs, Edelmanboor
-150	Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor
-300	

Projectcode: 13102501

2-S01

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 275*50



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak puinhoudend, matig wortelhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-30

Zand, zeer grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, matig baksteenhoudend, zwak aardewerkhoudend, licht geelbruin, Graafmachine

-180

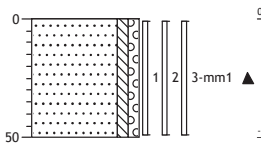
Zand, matig fijn, zwak siltig, lichtgrijs, Graafmachine

-200

Projectcode: 13102501

3-01

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevenns inspectiegat 30*31*50



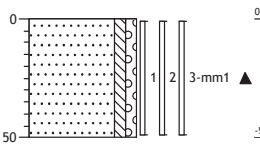
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

-50

3-02

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
ttevens inspectiegat 32*30*50



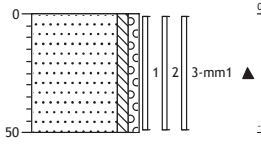
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

-50

3-03

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 33*29*50



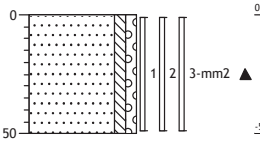
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

-50

3-04

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*30*50



0 braak

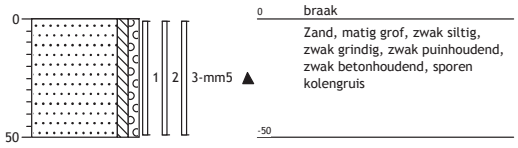
Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend

-50

Projectcode: 13102501

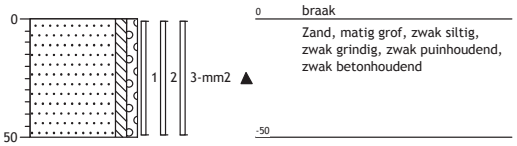
3-05

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 28*35*50



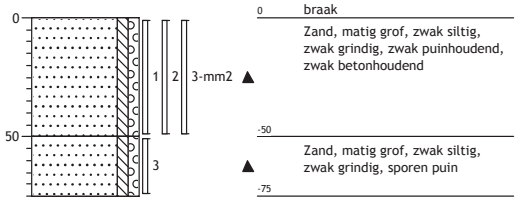
3-06

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 32*33*50



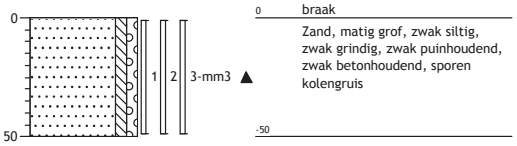
3-07

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



3-08

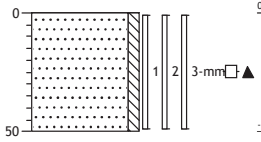
5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 31*32*50



Projectcode: 13102501

3-09

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*30*50



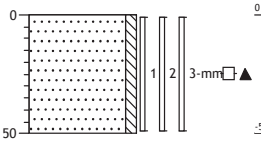
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

3-10

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiega 33*28*50



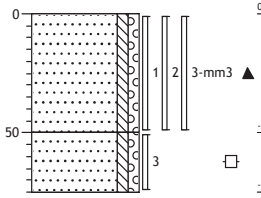
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

3-11

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 32*31*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak betonhoudend, sporen kolengruis

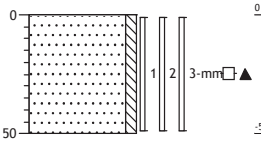
-50

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak grindig, geen olie-water reactie, grijsbeige, Edelmanboor

-75

3-12

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



0 braak

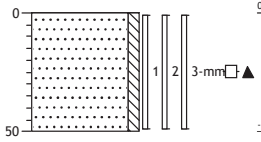
Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

Projectcode: 13102501

3-13

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 31*29*50



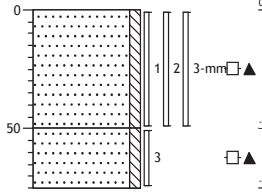
0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-50

3-14

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen
tevens inspectiegat 30*31*50



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

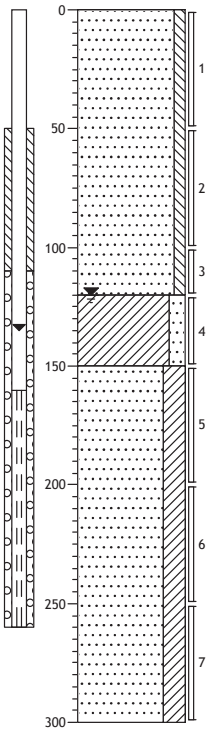
-50

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen puin, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-75

3-15

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-120

Klei, matig zandig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Edelmanboor

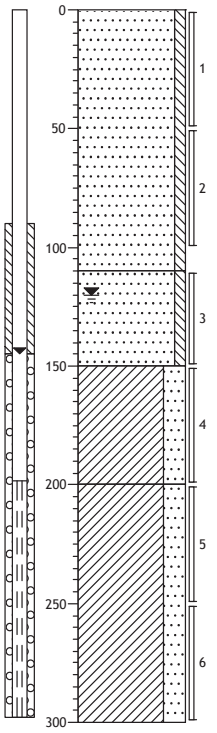
-150

Zand, matig grof, kleïig, sporen puin, geen olie-water reactie, grijsbruin, Edelmanboor

-300

3-16

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen



0 braak

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis, geen olie-water reactie, bruinbeige, Edelmanboor

-110

Zand, matig grof, zwak siltig, brokken klei, geen olie-water reactie, neutraal grijsbruin, Edelmanboor

-150

Klei, sterk zandig, sporen puin, zwak kolengruishoudend, geen olie-water reactie, donker grijsgrijs, Edelmanboor

-200

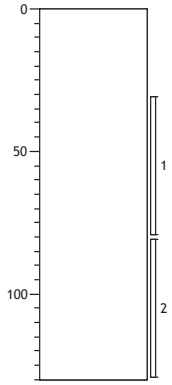
Klei, sterk zandig, geen olie-water reactie, donker grijsgrijs, Edelmanboor

-300

Projectcode: 13102501

3-MMS

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
mm 3-S02 en 3-S03

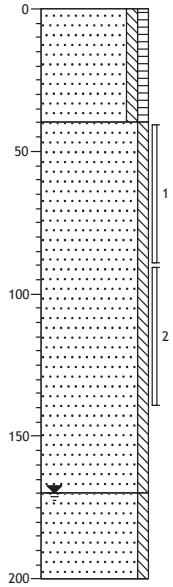


0

-130

3-S01

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 265*80



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak baksteenhoudend, zwak puinhoudend, zwak wortelhoudend, donkerbruin, Graafmachine

-40

Zand, matig grof, zwak siltig, matig baksteenhoudend, zwak puinhoudend, matig metaalhoudend, neutraal geelbruin, Graafmachine

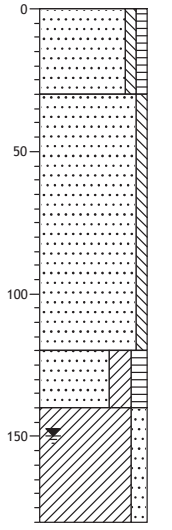
-170

Zand, matig grof, zwak siltig, sporen schelpen, neutraalgrijs, Graafmachine

-200

3-S02

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 210*45



0 braak

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak wortelhoudend, zwak puinhoudend, neutraal grijsbruin, Graafmachine

-30

Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, neutraal geelbruin, Graafmachine

-120

Zand, matig fijn, kleïig, matig humeus, donkerbruin, Graafmachine

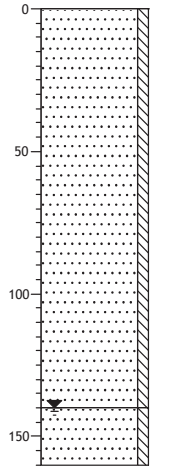
-140

Klei, matig zandig, lichtgrijs, Graafmachine

-180

3-S03

4-7-2013 Boormeester: F. Drijer
Sleuf LxB: 240*60



0 braak

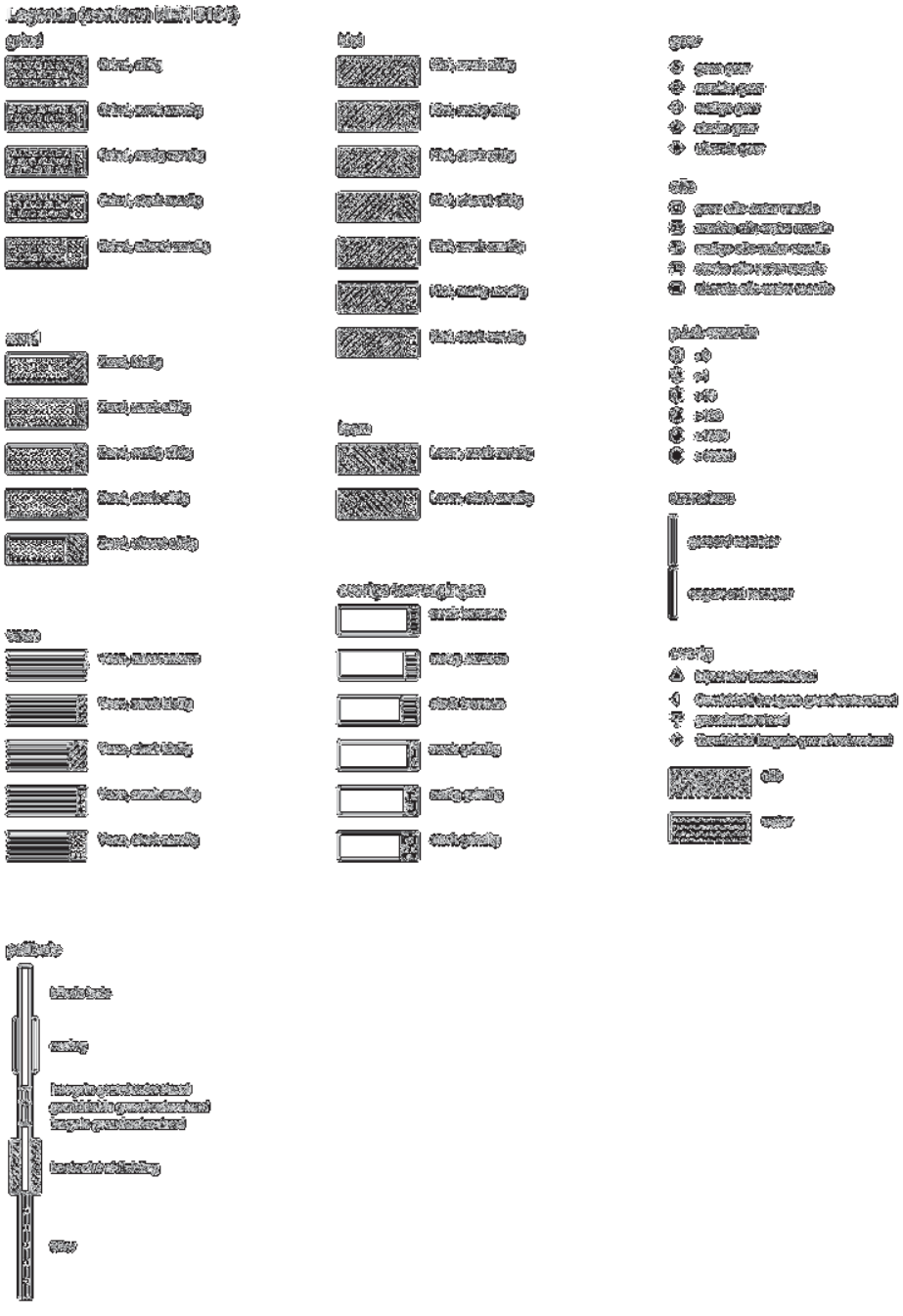
Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, neutraal geelbruin, Graafmachine

-140

Zand, matig fijn, zwak siltig, lichtgrijs, Graafmachine

-160

Projectcode: 13102501


Legenda (geotechnik VBZ 2018)
gravel
clay
sand
silt
peat
rock
gravel
cobble
boulder
fill
water
pile
pile head
casing
bentonite grout (cement mixed)
bentonite grout (cement mixed)
bentonite grout (cement mixed)
bentonite chip backfill
grout

bijlage 3:
Analysecertificaten

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910400, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

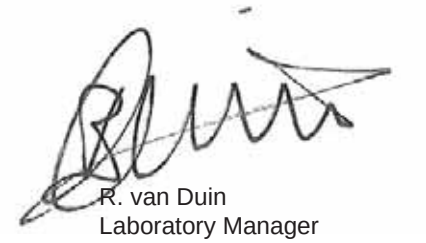
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 7 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm1.1 mm1.1 1-02 (0-50) 1-03 (0-50) 1-05 (0-50) 1-07 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm1.2 mm1.2 1-10 (0-50) 1-11 (0-50) 1-12 (0-50) 1-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm1.3 mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
droge stof	gew.-%	S	94.0	92.6	80.4
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.7	1.3	3.4
KORRELGROOTTEVERDELING					
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.4	2.4	13
METALEN					
barium	mg/kgds	S	20	60	110
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	0.28	0.82
kobalt	mg/kgds	S	3.1	3.6	6.5
koper	mg/kgds	S	6.3	11	30
kwik	mg/kgds	S	<0.05	0.23	0.50
lood	mg/kgds	S	23	110	160
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	5.5	7.2	17
zink	mg/kgds	S	40	120	260
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN					
naftaleen	mg/kgds	S	0.01	0.25	0.10
fenantreen	mg/kgds	S	0.09	0.44	1.3
antraceen	mg/kgds	S	0.03	0.14	0.36
fluoranteen	mg/kgds	S	0.22	1.0	2.4
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.13	0.50	1.1
chryseen	mg/kgds	S	0.09	0.44	0.97
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.07	0.29	0.57
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.13	0.55	1.1
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.10	0.41	0.78
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.09	0.41	0.68
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.94 [1)]	4.5 [1)]	9.3 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)					
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	1.3	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S	14	11	1.5
PCB 118	µg/kgds	S	3.2	2.9	<1
PCB 138	µg/kgds	S	31	39	4.3
PCB 153	µg/kgds	S	31	41	4.2
PCB 180	µg/kgds	S	21	35	4.4
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	100 [1)]	130 [1)]	16 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm1.1 mm1.1 1-02 (0-50) 1-03 (0-50) 1-05 (0-50) 1-07 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm1.2 mm1.2 1-10 (0-50) 1-11 (0-50) 1-12 (0-50) 1-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm1.3 mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
MINERALE OLIE					
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	6
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	<5	59
fractie C22 - C30	mg/kgds		<5	<5	100
fractie C30 - C40	mg/kgds		<5	<5	64
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	<20	230

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4378993	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4378999	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379009	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379010	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4378997	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379005	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379006	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379481	05-07-2013	04-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4379550	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
003	Y4379551	05-07-2013	04-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

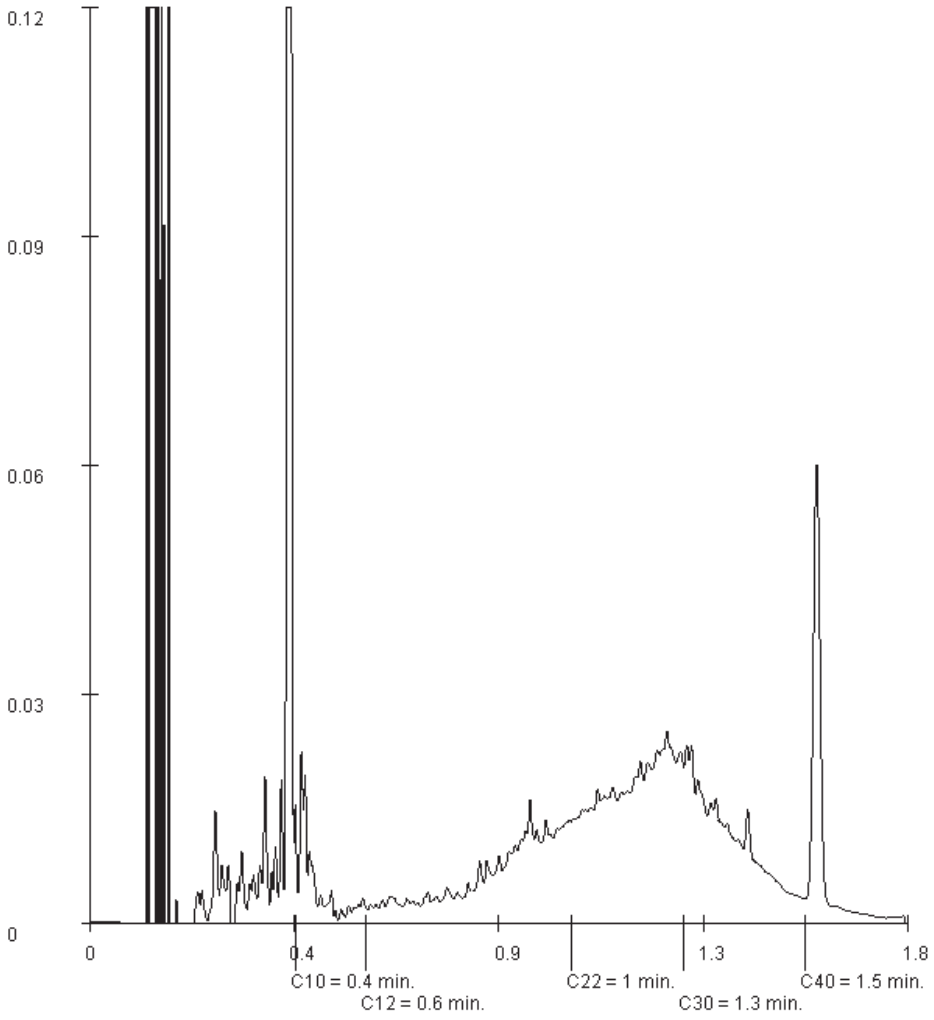
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910400 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	003
Monster beschrijvingen	mm1.3mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910402, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

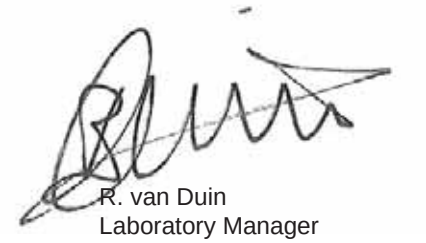
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 13 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm2.1 mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm2.2 mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm2.3 mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)
004	Grond (AS3000)	mm2.4 mm2.4 2-01 (120-150) 2-01 (150-200) 2-03 (90-140) 2-03 (150-200) 2-04 (150-200) 2-05 (150-200) 2-08 (150-200)
005	Grond (AS3000)	mm2.5 mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	93.5	93.2	94.4	78.5	74.2
gewicht artefacten	g	S	<1	29	91	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	stenen	stenen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.9	2.9	0.7	2.2	3.9
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)	% vd DS	S	1.9	3.3	1.4	14	12
METALEN							
barium	mg/kgds	S	31	64	38	67	100
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	0.35	<0.2	<0.2	0.31
kobalt	mg/kgds	S	3.0	4.9	2.8	7.5	7.5
koper	mg/kgds	S	7.0	25	8.2	10	22
kwik	mg/kgds	S	0.11	0.59	<0.05	<0.05	0.22
lood	mg/kgds	S	190	210	47	14	110
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	6.0	9.6	6.1	22	20
zink	mg/kgds	S	72	140	51	46	140
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN							
naftaleen	mg/kgds	S	0.02	0.15	<0.01	<0.01	2.4
fenantreen	mg/kgds	S	0.10	12	0.06	0.01	0.50
antraceen	mg/kgds	S	0.05	2.9	0.02	<0.01	0.21
fluoranteen	mg/kgds	S	0.28	18	0.12	0.04	1.4
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.14	6.3	0.06	0.02	0.53
chryseen	mg/kgds	S	0.12	6.1	0.05	0.01	0.48
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.09	2.8	0.03	0.01	0.30
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.17	5.8	0.07	0.02	0.61
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.27	3.4	0.08	0.02	0.46
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.12	3.4	0.06	0.01	0.41
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	1.3 [1)]	60 [1)]	0.56 [1)]	0.16 [1)]	7.3 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1.7 [2)]	<1	<1	2.7 [3)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1	<2.0 [2)]	<1	<1	6.6
PCB 101	µg/kgds	S	3.4	6.8	3.6	<1	45
PCB 118	µg/kgds	S	<1	2.6	<1	<1	14
PCB 138	µg/kgds	S	19	30	12	<1	76
PCB 153	µg/kgds	S	19	30	12	<1	84

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm2.1 mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm2.2 mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm2.3 mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)
004	Grond (AS3000)	mm2.4 mm2.4 2-01 (120-150) 2-01 (150-200) 2-03 (90-140) 2-03 (150-200) 2-04 (150-200) 2-05 (150-200) 2-08 (150-200)
005	Grond (AS3000)	mm2.5 mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
PCB 180	µg/kgds	S	17	26	9.4	<1	63
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	60 [1)]	99 [1)]	39 [1)]	4.9 [1)]	290 [1)]
MINERALE OLIE							
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	<5	<5	71
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	47	17	<5	65
fractie C22 - C30	mg/kgds		9	24	19	<5	65
fractie C30 - C40	mg/kgds		6	9	9	<5	34
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	80	50	<20	230

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000
2	Verhoogde rapportagegrens i.v.m. noodzakelijke verdunning.
3	PCB 28 is mogelijk vals positief verhoogd door de aanwezigheid van PCB 31

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	mm2.6 mm2.6 2-01 (250-300) 2-01 (350-400) 2-03 (250-300) 2-03 (350-400) 2-04 (350-400) 2-05 (350-400) 2-07 (250-300) 2-07 (350-400)
007	Grond (AS3000)	mm2.7 mm2.7 2-01 (200-250) 2-04 (200-250) 2-04 (250-300) 2-05 (200-250) 2-05 (250-300) 2-08 (200-250) 2-08 (250-300)

Analyse	Eenheid	Q	006	007
droge stof	gew.-%	S	78.3	77.8
gewicht artefacten	g	S	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.1	1.1
KORRELGROOTTEVERDELING				
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.5	7.0
METALEN				
barium	mg/kgds	S	45	45
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	<0.2
kobalt	mg/kgds	S	4.9	6.0
koper	mg/kgds	S	5.4	7.0
kwik	mg/kgds	S	<0.05	<0.05
lood	mg/kgds	S	<10	<10
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	16	17
zink	mg/kgds	S	31	32
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN				
naftaleen	mg/kgds	S	0.09	<0.01
fenantreen	mg/kgds	S	0.01	<0.01
antraceen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
fluoranteen	mg/kgds	S	0.03	0.02
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.01	<0.01
chryseen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.18 [1)]	0.08 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)				
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S	1.1	<1
PCB 118	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 138	µg/kgds	S	1.8	<1
PCB 153	µg/kgds	S	2.1	<1
PCB 180	µg/kgds	S	1.6	<1
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	8.7 [1)]	4.9 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	mm2.6 mm2.6 2-01 (250-300) 2-01 (350-400) 2-03 (250-300) 2-03 (350-400) 2-04 (350-400) 2-05 (350-400) 2-07 (250-300) 2-07 (350-400)
007	Grond (AS3000)	mm2.7 mm2.7 2-01 (200-250) 2-04 (200-250) 2-04 (250-300) 2-05 (200-250) 2-05 (250-300) 2-08 (200-250) 2-08 (250-300)

Analyse	Eenheid	Q	006	007
MINERALE OLIE				
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	<5
fractie C22 - C30	mg/kgds		<5	<5
fractie C30 - C40	mg/kgds		<5	<5
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	<20

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

006	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
007	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379426	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379431	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379434	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379421	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379751	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4045555	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4045956	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4378896	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4378900	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4045556	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4045560	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378894	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378901	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378903	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378908	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4379769	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4045957	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4378899	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4378906	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4379766	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045546	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045552	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045557	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045948	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045951	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378904	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378907	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378911	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4045562	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4045563	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378892	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378897	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378898	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4379754	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4379768	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

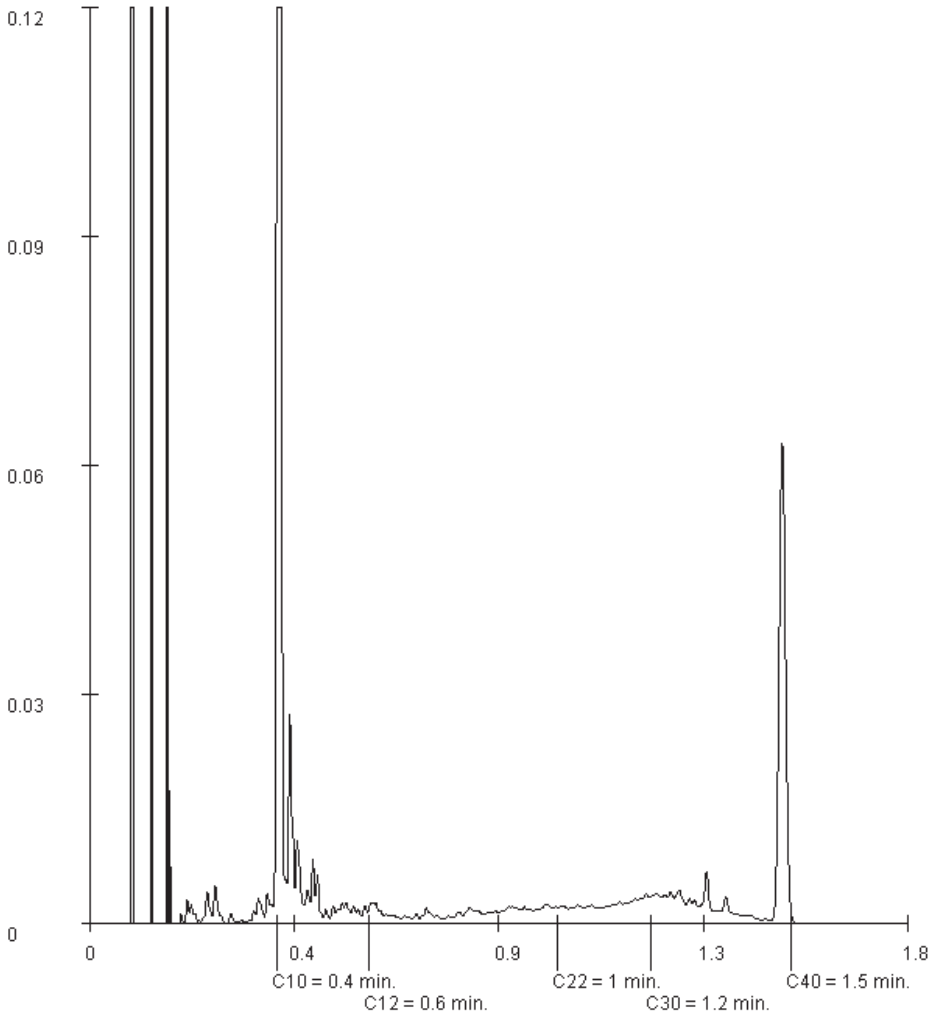
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	001
Monster beschrijvingen	mm2.1mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

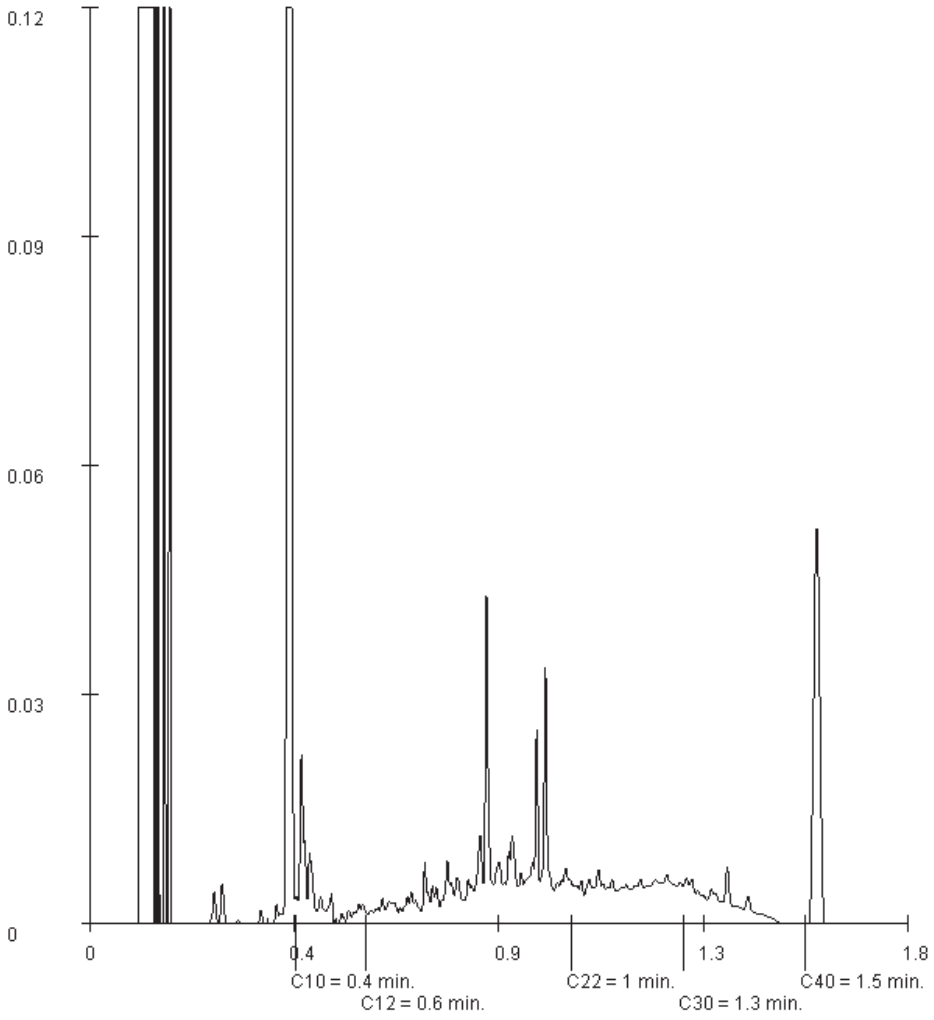
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	002
Monster beschrijvingen	mm2.2mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

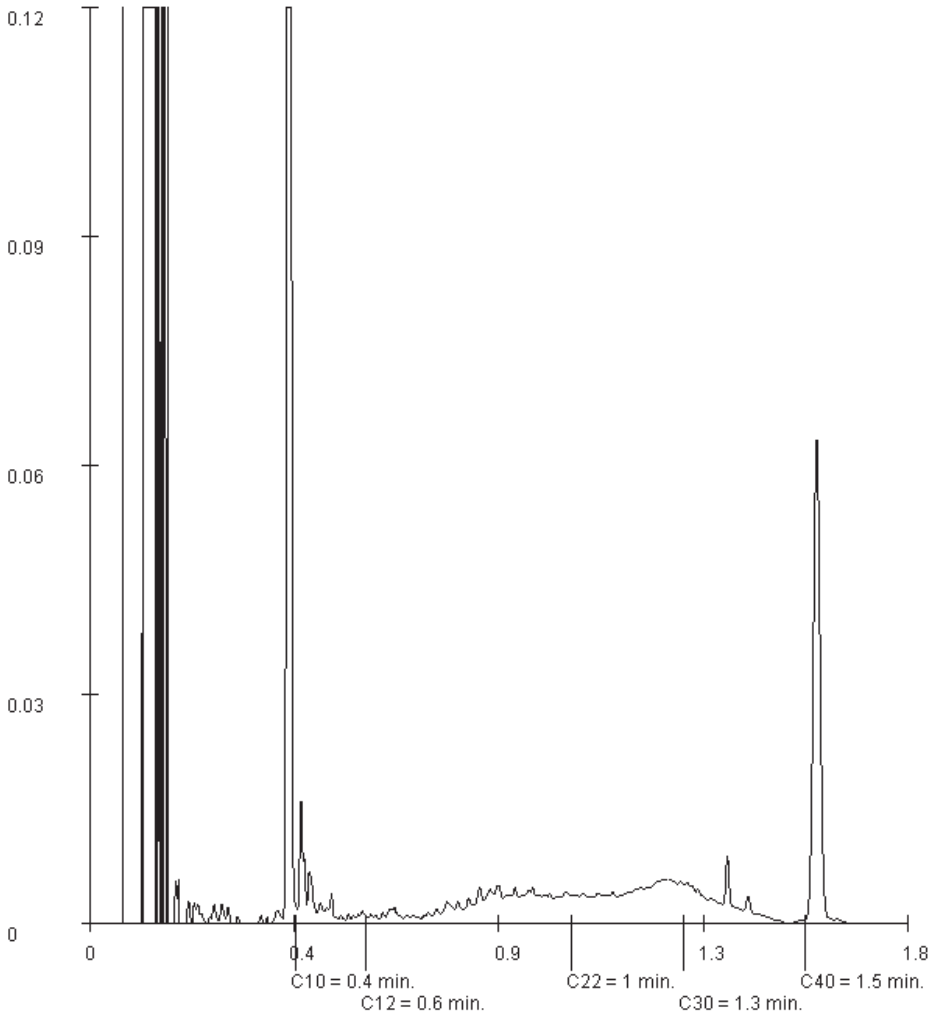
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	003
Monster beschrijvingen	mm2.3mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

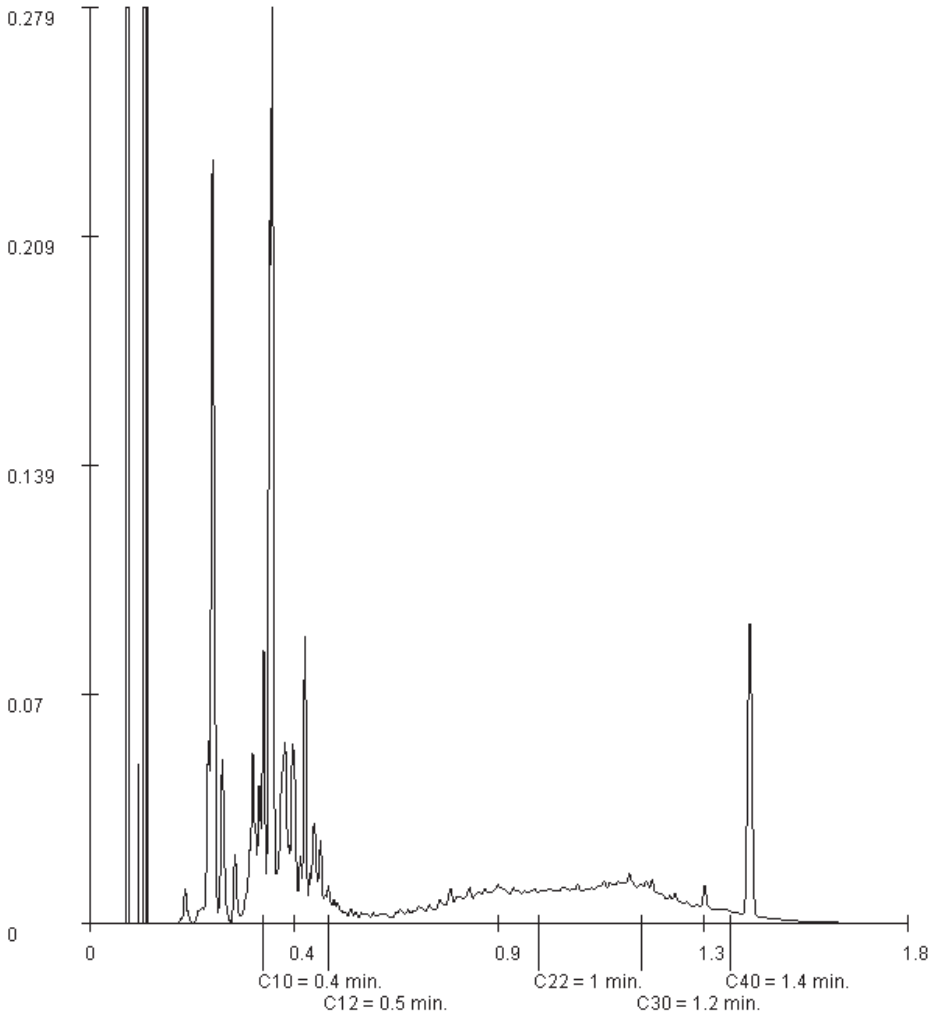
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910402 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	005
Monster beschrijvingen	mm2.5mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910403, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

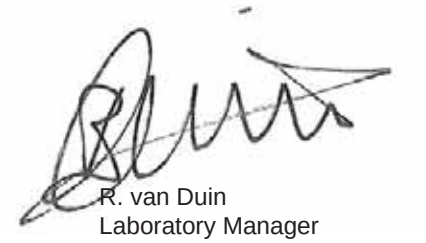
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm3.1 mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm3.2 mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm3.3 mm3.3 3-07 (50-75) 3-14 (50-75)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
droge stof	gew.-%	S	94.3	93.1	95.8
gewicht artefacten	g	S	<1	24	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	stenen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.1	1.8	0.7
KORRELGROOTTEVERDELING					
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.6	3.1	1.3
METALEN					
barium	mg/kgds	S	41	53	<20
cadmium	mg/kgds	S	0.31	0.22	<0.2
kobalt	mg/kgds	S	2.9	3.8	1.9
koper	mg/kgds	S	7.2	10	<5
kwik	mg/kgds	S	0.06	0.22	0.12
lood	mg/kgds	S	35	89	30
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	6.4	9.1	5.0
zink	mg/kgds	S	60	93	33
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN					
naftaleen	mg/kgds	S	0.09	0.05	0.02
fenantreen	mg/kgds	S	0.06	1.7	0.06
antraceen	mg/kgds	S	0.02	0.52	<0.01
fluoranteen	mg/kgds	S	0.13	2.1	0.08
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.07	1.0	0.03
chryseen	mg/kgds	S	0.07	0.80	0.03
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.05	0.46	0.03
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.08	0.89	0.01
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.08	0.60	0.05
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.07	0.53	0.04
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.72 [1)]	8.7 [1)]	0.36 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)					
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	15	<1	2.7
PCB 101	µg/kgds	S	160	14	22
PCB 118	µg/kgds	S	35	2.8	5.0
PCB 138	µg/kgds	S	300	40	49
PCB 153	µg/kgds	S	310	43	47
PCB 180	µg/kgds	S	230	34	38
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	1000 [1)]	130 [1)]	160 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm3.1 mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm3.2 mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm3.3 mm3.3 3-07 (50-75) 3-14 (50-75)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
MINERALE OLIE					
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	<5
fractie C12 - C22	mg/kgds		7	14	<5
fractie C22 - C30	mg/kgds		13	11	<5
fractie C30 - C40	mg/kgds		8	8	<5
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	30	30	<20

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379435	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379440	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379733	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379759	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379919	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379922	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379926	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379933	08-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4379925	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4379927	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

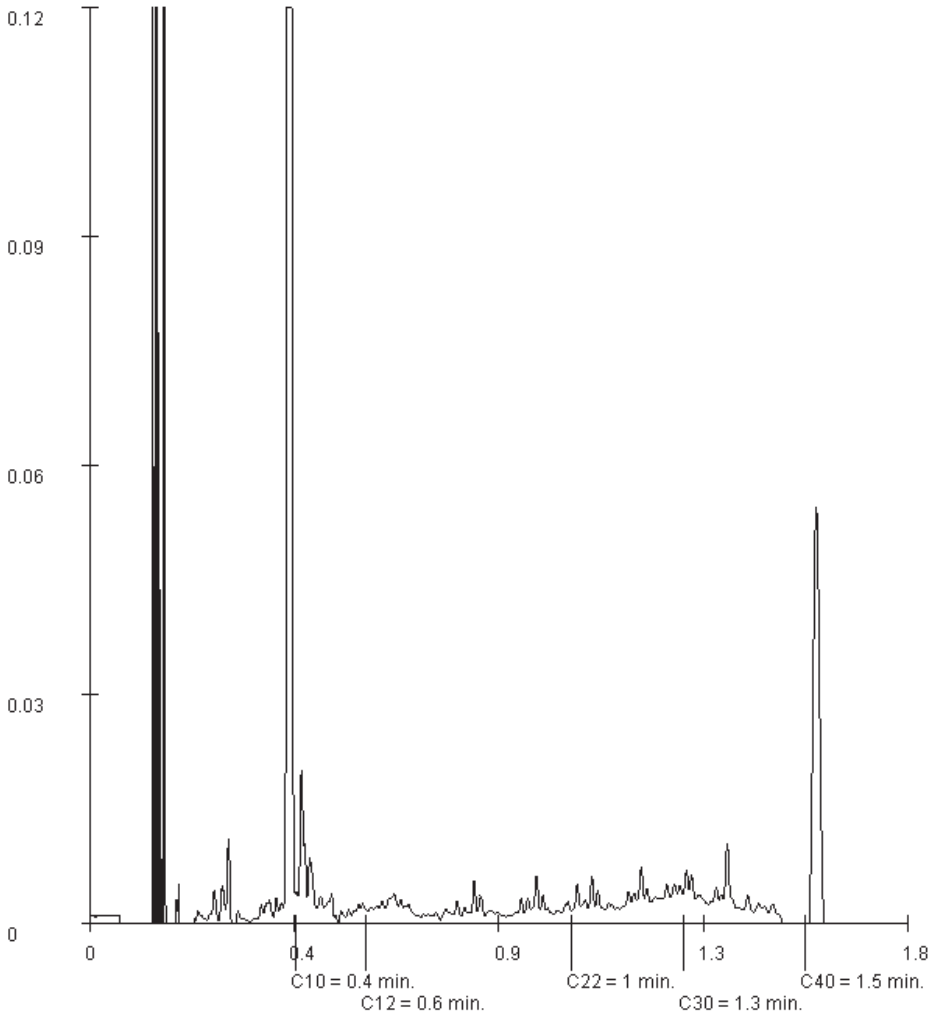
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	001
Monster beschrijvingen	mm3.1mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

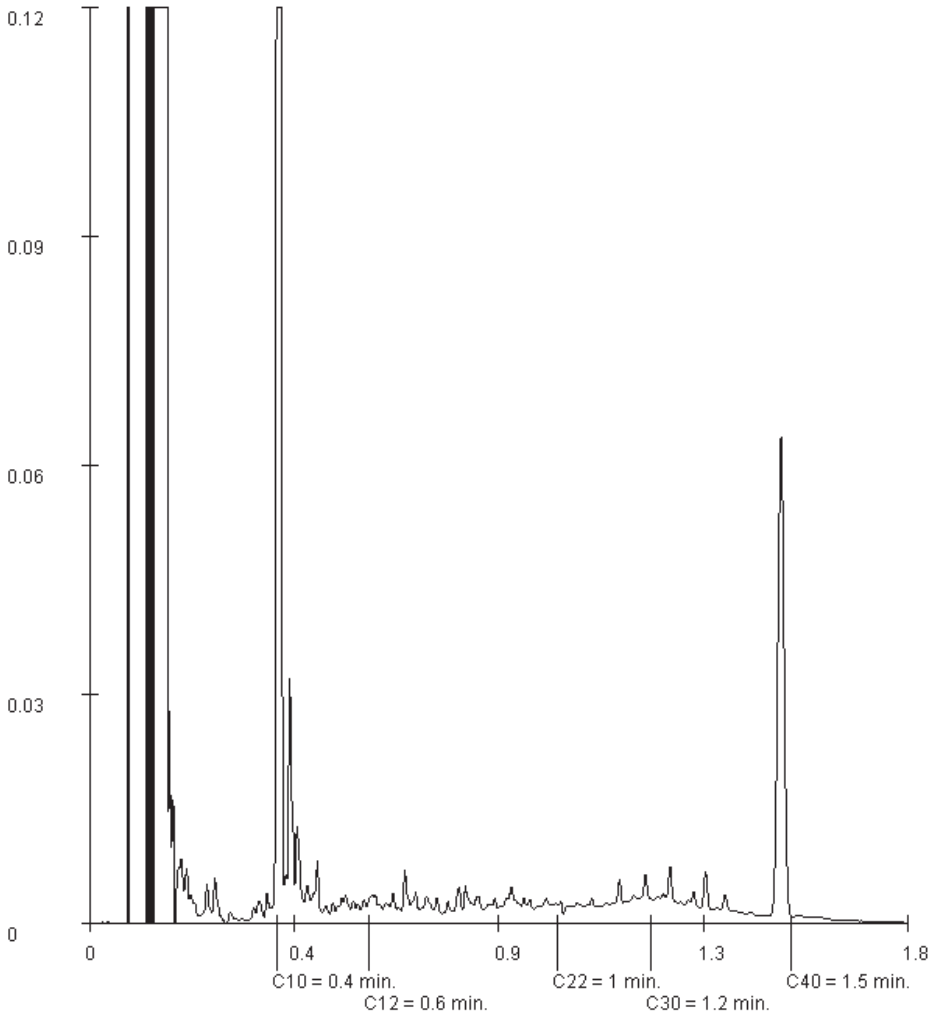
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910403 - 1	Rapportagedatum	17-07-2013

Monsternummer:	002
Monster beschrijvingen	mm3.2mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910405, versienummer: 1

Rotterdam, 29-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

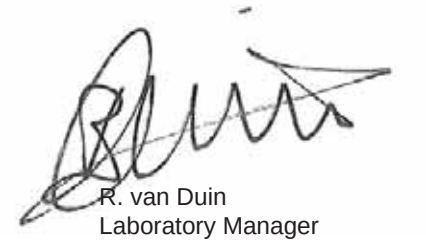
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 10 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-mm1 1-mm1 1-01 (0-50) 1-04 (0-50)
002	Asbestverdacht	1-mm2 1-mm2 1-03 (0-50) 1-05 (0-50)
003	Asbestverdacht	1-mm3 1-mm3 1-02 (0-50) 1-06 (0-50) 1-07 (0-50)
004	Asbestverdacht	1-mm4 1-mm4 1-09 (0-50) 1-10 (0-50) 1-11 (0-50)
005	Asbestverdacht	1-mm5 1-mm5 1-12 (0-50) 1-13 (0-50) 1-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
ASBESTONDERZOEK							
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	9.93	10.19	9.58	10.70	9.32
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	7.0	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	40	<0.1	2.3	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	35	<0.1	2.3	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	4.7	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	9.9	<0.1	0.3	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	2.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	4.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	2.1	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		5.2	<0.1	0.3	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	0.5	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-mm1 1-mm1 1-01 (0-50) 1-04 (0-50)
002	Asbestverdacht	1-mm2 1-mm2 1-03 (0-50) 1-05 (0-50)
003	Asbestverdacht	1-mm3 1-mm3 1-02 (0-50) 1-06 (0-50) 1-07 (0-50)
004	Asbestverdacht	1-mm4 1-mm4 1-09 (0-50) 1-10 (0-50) 1-11 (0-50)
005	Asbestverdacht	1-mm5 1-mm5 1-12 (0-50) 1-13 (0-50) 1-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	3.7	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	2.1	1.5	0.7	1.5	1.3

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	Omdat boven de 4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie worden onderzocht. I.o.m de opdrachtgever is deze fractie niet nader onderzocht.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910405 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928872	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E0928871	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
003	E0928887	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
004	E0928889	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
005	E0928870	05-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910405-001
Datum analyse: 29-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 1-mm1

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9056	g
totaal gewicht voor drogen	9930	g
droge stof	91.2	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	3.3		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	3.7		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	1.6		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	5.3		
gemeten totaal asbestconcentratie	7.0	4.7	9.9
gemeten bepalingsgrens	2.1		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	40	25	61
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	35		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)
Board	niet hechtgebonden	15-30	-	-	-	-	-
Golfplaat	hechtgebonden	10-15	-	2-5	-	-	-
Pical	niet hechtgebonden	-	30-60	-	-	-	-

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	534	100														
4-8	201	100	X		X				Golfplaat	1	0.0926	1.636		1.227	2.045	
4-8	201	100	X						Board	1	0.0209		0.519	0.346	0.692	
4-8	201	100		X					Pical	1	0.0535		2.658	1.772	3.545	
2-4	749	100	X						Board	3	0.0596		1.481	0.987	1.974	
2-4	749	100		X					Pical	3	0.0166		0.412	0.275	0.550	
1-2	690	22.0		X					Pical	2	0.0012		0.271	0.057	1.097	
0.5-1	949	8.8														2.1
<0.5	5934															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910405-002
Datum analyse: 20-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 1-mm2

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9149	g
totaal gewicht voor drogen	10188	g
droge stof	89.8	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.5		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	181	100														
4-8	209	100														
2-4	259	100														
1-2	430	21.7														0.9
0.5-1	1813	7.3														0.6
<0.5	6257															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910405-003
Datum analyse: 20-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 1-mm3

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8711	g
totaal gewicht voor drogen	9582	g
droge stof	90.9	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	0.2		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	0.2		
gemeten totaal asbestconcentratie	0.2	0.2	0.3
gemeten bepalingsgrens	0.7		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	2.3	1.5	3.0
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	2.3		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)
Pical	niet hechtgebonden	-	15-30	-	-	-	-

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (ml/ml)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	11	100														
8-16	152	100														
4-8	194	100														
2-4	310	100		X					Pical	1	0.0088		0.227	0.152	0.303	
1-2	472	21.3														0.4
0.5-1	1748	6.8														0.3
<0.5	5824															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910405-004
Datum analyse: 20-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 1-mm4

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9605	g
totaal gewicht voor drogen	10700	g
droge stof	89.8	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.5		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	8	100														
8-16	103	100														
4-8	129	100														
2-4	137	100														
1-2	158	22.6														0.8
0.5-1	300	6.7														0.6
<0.5	8770															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910405-005	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	1-mm5		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	7992	g
totaal gewicht voor drogen	9316	g
droge stof	85.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.3		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****		
>32	0	100																
16-32	0	100																
8-16	211	100																
4-8	247	100																
2-4	246	100																
1-2	414	28.2																0.7
0.5-1	1445	8.4																0.6
<0.5	5428																	

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910406, versienummer: 1

Rotterdam, 19-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

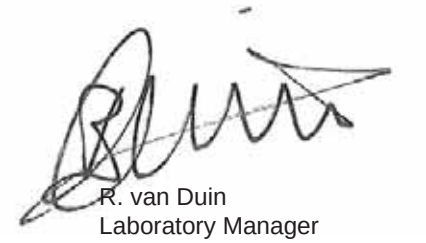
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910406 - 1	Rapportagedatum	19-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	2-mm1 2-mm1 2-02 (0-50) 2-03 (0-50) 2-07 (0-50)
002	Asbestverdacht	2-mm2 2-mm2 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50) 2-06 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
ASBESTONDERZOEK				
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	9.68	9.61
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK				
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK				
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910406 - 1	Rapportagedatum	19-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	2-mm1 2-mm1 2-02 (0-50) 2-03 (0-50) 2-07 (0-50)
002	Asbestverdacht	2-mm2 2-mm2 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50) 2-06 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	1.9	2.0

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910406 - 1	Rapportagedatum	19-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928873	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E0928874	05-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910406-001	Datum analyse:	19-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	2-mm1		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8470	g
totaal gewicht voor drogen	9676	g
droge stof	87.5	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.9		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	139	100														
4-8	172	100														
2-4	279	100														
1-2	527	21.4														1
0.5-1	2001	5.7														0.9
<0.5	5352															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910406-002	Datum analyse:	19-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	2-mm2		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8045	g
totaal gewicht voor drogen	9606	g
droge stof	83.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	2.0		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	8	100														
8-16	286	100														
4-8	310	100														
2-4	319	100														
1-2	457	20.7														1.1
0.5-1	1462	5.8														0.9
<0.5	5202															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11910407, versienummer: 1

Rotterdam, 29-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

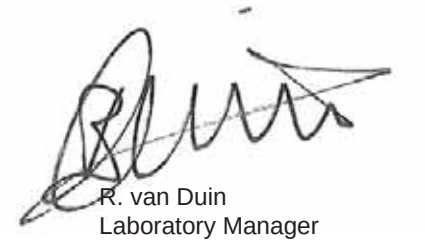
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 10 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	3-mm1 3-mm1 3-01 (0-50) 3-02 (0-50) 3-03 (0-50)
002	Asbestverdacht	3-mm2 3-mm2 3-04 (0-50) 3-06 (0-50) 3-07 (0-50)
003	Asbestverdacht	3-mm3 3-mm3 3-08 (0-50) 3-09 (0-50) 3-11 (0-50)
004	Asbestverdacht	3-mm4 3-mm4 3-10 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50)
005	Asbestverdacht	3-mm5 3-mm5 3-05 (0-50) 3-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
ASBESTONDERZOEK							
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	10.44	10.50	10.33	9.61	10.03
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.9	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	0.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	0.6	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK							
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	6.5	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	6.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	0.7	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	1.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		0.8	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	3-mm1 3-mm1 3-01 (0-50) 3-02 (0-50) 3-03 (0-50)
002	Asbestverdacht	3-mm2 3-mm2 3-04 (0-50) 3-06 (0-50) 3-07 (0-50)
003	Asbestverdacht	3-mm3 3-mm3 3-08 (0-50) 3-09 (0-50) 3-11 (0-50)
004	Asbestverdacht	3-mm4 3-mm4 3-10 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50)
005	Asbestverdacht	3-mm5 3-mm5 3-05 (0-50) 3-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.31	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.6	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	3.0	1.5	1.3	1.9	1.8

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	Omdat boven de 4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie worden onderzocht. I.o.m de opdrachtgever is deze fractie niet nader onderzocht.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	08-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	08-07-2013
Rapportnummer	11910407 - 1	Rapportagedatum	29-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928875	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
002	E0928876	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
003	E0928877	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
004	E0928878	08-07-2013	05-07-2013	ALC291
005	E0928936	09-07-2013	05-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910407-001
Datum analyse: 29-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 3-mm1

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9605	g
totaal gewicht voor drogen	10438	g
droge stof	92.0	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	0.31		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	0.6		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	0.3		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	0.6		
gemeten totaal asbestconcentratie	0.9	0.7	1.2
gemeten bepalingsgrens	3.0		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	6.5	4.4	8.6
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	6.2		

Analyseresultaten

Soort materiaal	Hechtgebondenheid ***	Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)
Pical	niet hechtgebonden	-	15-30	-	-	-	-
Plaat	hechtgebonden	10-15	-	-	-	-	-

Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	92	100														
4-8	205	100		X					Pical	1	0.0176		0.412	0.275	0.550	
2-4	161	100	X						Plaat	1	0.0240	0.312		0.250	0.375	
2-4	161	100		X					Pical	1	0.0087		0.204	0.136	0.272	
1-2	402	21.1														1.7
0.5-1	1438	7.0														1.2
<0.5	7307															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910407-002
Datum analyse: 20-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 3-mm2

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9724	g
totaal gewicht voor drogen	10502	g
droge stof	92.6	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.5		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)					
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	69	100														
4-8	163	100														
2-4	154	100														
1-2	394	26.3														0.6
0.5-1	1313	5.3														0.8
<0.5	7631															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910407-003	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-mm3		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8938	g
totaal gewicht voor drogen	10334	g
droge stof	86.5	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.3		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	121	100														
16-32	0	100														
8-16	121	100														
4-8	257	100														
2-4	260	100														
1-2	598	27.2														0.7
0.5-1	1922	7.4														0.6
<0.5	5659															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910407-004
Datum analyse: 20-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 3-mm4

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8153	g
totaal gewicht voor drogen	9610	g
droge stof	84.8	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.9		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)					
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	148	100														
4-8	227	100														
2-4	323	100														
1-2	464	22.0														1
0.5-1	1329	5.9														0.9
<0.5	5662															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11910407-005	Datum analyse:	20-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-mm5		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9102	g
totaal gewicht voor drogen	10028	g
droge stof	90.8	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.8		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	62	100														
4-8	133	100														
2-4	161	100														
1-2	387	21.2														0.9
0.5-1	1421	5.3														0.9
<0.5	6937															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11912073, versienummer: 1

Rotterdam, 24-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

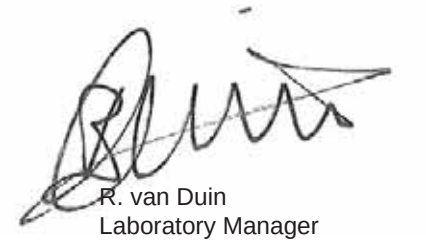
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

TESTEN
RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	12-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	12-07-2013
Rapportnummer	11912073 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-MMS 1-MMS 1-MMS (80-130)
002	Asbestverdacht	2-S01-2 2-S01-2 2-S01 (80-130)
003	Asbestverdacht	3-MMS 3-MMS 3-MMS (80-130)
004	Asbestverdacht	3-S01-2 3-S01-2 3-S01 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
ASBESTONDERZOEK						
aangeleverd materiaal grond	kg		9.92	9.91	9.97	9.96
KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK						
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK						
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouwb.interval)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds		<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	12-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	12-07-2013
Rapportnummer	11912073 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-MMS 1-MMS 1-MMS (80-130)
002	Asbestverdacht	2-S01-2 2-S01-2 2-S01 (80-130)
003	Asbestverdacht	3-MMS 3-MMS 3-MMS (80-130)
004	Asbestverdacht	3-S01-2 3-S01-2 3-S01 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	1.3	1.5	1.4	1.9

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	12-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	12-07-2013
Rapportnummer	11912073 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouwb.interval)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E1073610	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E1073606	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
003	E1073609	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
004	E1073608	04-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11912073-001	Datum analyse:	24-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	1-MMS		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8770	g
totaal gewicht voor drogen	9924	g
droge stof	88.4	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.3		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	125	100														
4-8	249	100														
2-4	247	100														
1-2	305	24.3														0.8
0.5-1	815	9.0														0.5
<0.5	7030															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11912073-002	Datum analyse:	24-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	2-S01-2		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	9639	g
totaal gewicht voor drogen	9910	g
droge stof	97.3	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	0.8		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	129	100														
4-8	264	100														
2-4	334	100														
1-2	958	21.7														0.8
0.5-1	4467	6.4														0.7
<0.5	3354															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer:	11912073-003	Datum analyse:	24-07-2013
		Projectnummer:	13102501
		Projectnaam:	13102501
Monsteromschrijving:	3-MMS		

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8985	g
totaal gewicht voor drogen	9970	g
droge stof	90.1	gew.-%

Labomonster			
Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.4		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	128	100														
4-8	286	100														
2-4	322	100														
1-2	466	23.3														0.8
0.5-1	1438	7.8														0.6
<0.5	6344															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11912073-004
Datum analyse: 24-07-2013
Projectnummer: 13102501
Projectnaam: 13102501
Monsteromschrijving: 3-S01-2

Voorbereidende resultaten		
totaal gewicht na drogen	8503	g
totaal gewicht voor drogen	9956	g
droge stof	85.4	gew.-%

Labomonster Gemeten concentraties	Concentratie (mg/kgds) **	Ondergrens (mg/kgds) **	Bovengrens (mg/kgds) **
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten amfibool-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie	<0.1		
gemeten totaal asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	1.9		
Gewogen concentraties*			
gewogen asbestconcentratie	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	<0.1		

Analyseresultaten

Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***						Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeeffractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	100	100														
4-8	349	100														
2-4	327	100														
1-2	539	21.4														1
0.5-1	1626	5.3														0.9
<0.5	5563															

Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie

bundels Chrysotiel	0
bundels Amosiet	0
bundels Crocidoliet	0
bundels Anthophylliet	0
bundels Tremoliet	0
bundels Actinoliet	0

* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

** Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707;2003.

*** De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707;2003.

**** De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11913316, versienummer: 1

Rotterdam, 24-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

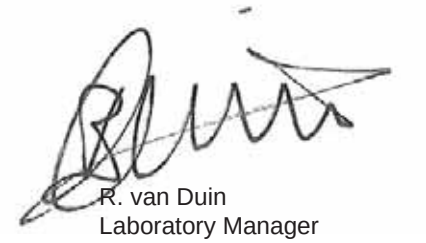
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	1-15-1-1 1-15-1-1
002	Grondwater (AS3000)	1-16-1-1 1-16-1-1
003	Grondwater (AS3000)	2-08-1-1 2-08-1-1
004	Grondwater (AS3000)	3-15-1-1 3-15-1-1
005	Grondwater (AS3000)	3-16-1-1 3-16-1-1

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
METALEN							
barium	µg/l	S	170	110	180	110	180
cadmium	µg/l	S	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
kobalt	µg/l	S	<2	6.0	<2	<2	11
koper	µg/l	S	<2.0	2.8	<2.0	<2.0	<2.0
kwik	µg/l	S	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05
lood	µg/l	S	2.4	2.1	<2.0	3.8	2.7
molybdeen	µg/l	S	<2	8.0	<2	<2	<2
nikkel	µg/l	S	<3	11	<3	<3	8.7
zink	µg/l	S	<10	110	92	91	150
VLUCHTIGE AROMATEN							
benzeen	µg/l	S	0.66	<0.2	<0.2	<0.2	150
tolueen	µg/l	S	0.41	0.53	0.42	0.63	2100
ethylbenzeen	µg/l	S	0.78	<0.2	<0.2	<0.2	2500
o-xyleen	µg/l	S	0.17	0.33	<0.1	0.10	1700
p- en m-xyleen	µg/l	S	2.0	0.26	<0.2	0.44	12000
xylenen (0.7 factor)	µg/l	S	2.1	0.59	0.21	0.54	13000
styreen	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
naftaleen	µg/l	S	0.24	0.22	<0.05	<0.05	<20 [1)]
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN							
1,1-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,2-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,1-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
cis-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	0.22	0.19	0.24	<40 [1)]
trans-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	µg/l		0.14	0.29	0.26	0.31	56
dichloormethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,1-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,2-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
1,3-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
som dichloorpropanen (0.7 factor)	µg/l	S	0.42	0.42	0.42	0.42	170
tetrachlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
tetrachloormethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	1-15-1-1 1-15-1-1
002	Grondwater (AS3000)	1-16-1-1 1-16-1-1
003	Grondwater (AS3000)	2-08-1-1 2-08-1-1
004	Grondwater (AS3000)	3-15-1-1 3-15-1-1
005	Grondwater (AS3000)	3-16-1-1 3-16-1-1

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 [1)]
trichlooretheen	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
chloroform	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
vinylchloride	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
tribroommethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 [1)]
MINERALE OLIE							
fractie C10 - C12	µg/l		55	<25	<25	<25	300
fractie C12 - C22	µg/l		<25	<25	<25	<25	140
fractie C22 - C30	µg/l		<25	<25	<25	<25	120
fractie C30 - C40	µg/l		<25	<25	<25	<25	85
totaal olie C10 - C40	µg/l	S	75	<50	<50	<50	650

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	Verhoogde rapportagegrens i.v.m. noodzakelijke verdunning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
barium	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en Conform NEN 6966 (meting conform NEN-EN-ISO 11885)
cadmium	Grondwater (AS3000)	Idem
kobalt	Grondwater (AS3000)	Idem
koper	Grondwater (AS3000)	Idem
kwik	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en conform NEN-EN-ISO 17852
lood	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en Conform NEN 6966 (meting conform NEN-EN-ISO 11885)
molybdeen	Grondwater (AS3000)	Idem
nikkel	Grondwater (AS3000)	Idem
zink	Grondwater (AS3000)	Idem
benzeen	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
tolueen	Grondwater (AS3000)	Idem
ethylbenzeen	Grondwater (AS3000)	Idem
o-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
p- en m-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
xylenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
styreen	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
naftaleen	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
cis-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
trans-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
dichloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,3-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
som dichloorpropanen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
trichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
chloroform	Grondwater (AS3000)	Idem
vinylchloride	Grondwater (AS3000)	Idem
tribroommethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-5

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	B1162144	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
001	G8510360	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
001	G8510378	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
002	B1232784	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
002	G8510355	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
002	G8510371	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
003	B1232773	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
003	G8424722	17-07-2013	17-07-2013	ALC236

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	G8510361	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
004	B1232783	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
004	G8424728	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
004	G8510372	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
005	B1162119	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
005	G8424132	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
005	G8510349	17-07-2013	17-07-2013	ALC236

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

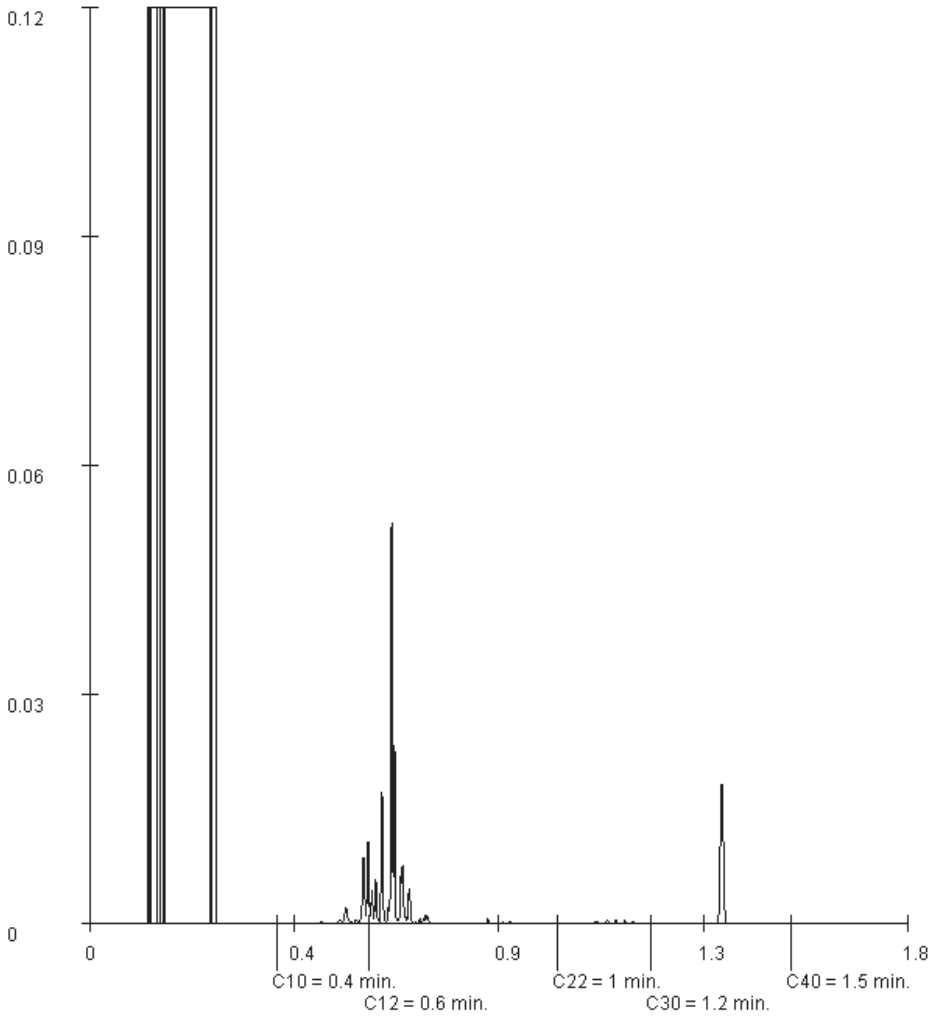
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monsternummer:	001
Monster beschrijvingen	1-15-1-11-15-1-1

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

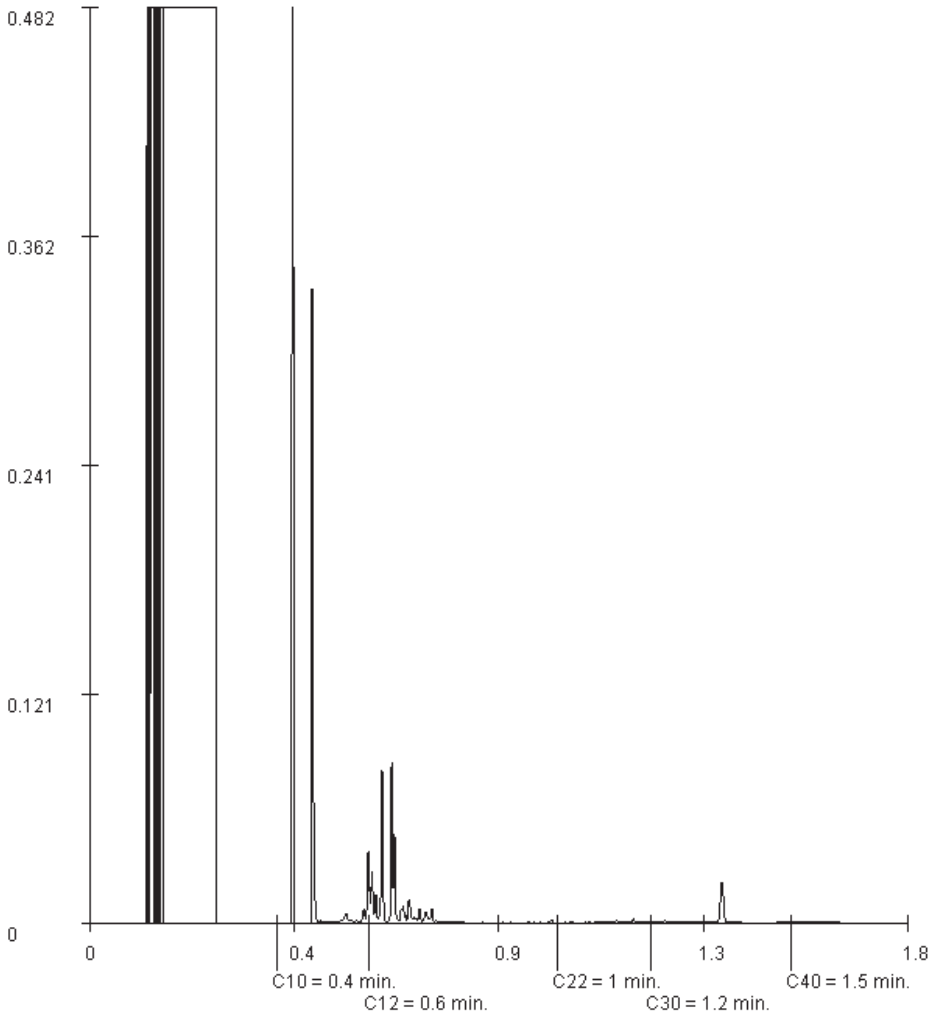
Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	17-07-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	17-07-2013
Rapportnummer	11913316 - 1	Rapportagedatum	24-07-2013

Monsternummer:	005
Monster beschrijvingen	3-16-1-13-16-1-1

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11918891, versienummer: 1

Rotterdam, 08-08-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

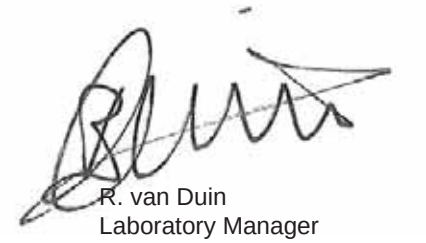
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918891 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	2-06-1 2-06-1 2-06 (0-50)
002	Grond (AS3000)	2-08-1 2-08-1 2-08 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
droge stof	gew.-%	S	92.9	91.0
gewicht artefacten	g	S	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	6.9	1.6
KORRELGROOTTEVERDELING				
lutum (bodem)	% vd DS	S	4.2	1.0
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN				
naftaleen	mg/kgds	S	0.46 [1) 2)]	0.03 [1) 2)]
fenantreen	mg/kgds	S	3.4 [1) 2)]	0.57 [1) 2)]
antraceen	mg/kgds	S	0.75 [1) 2)]	0.21 [1) 2)]
fluoranteen	mg/kgds	S	7.7 [1) 2)]	1.2 [1) 2)]
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	3.1 [1) 2)]	0.50 [1) 2)]
chryseen	mg/kgds	S	2.4 [1) 2)]	0.43 [1) 2)]
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	1.8 [1) 2)]	0.28 [1) 2)]
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	3.8 [1) 2)]	0.54 [1) 2)]
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	2.6 [1) 2)]	0.45 [1) 2)]
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	2.6 [1) 2)]	0.40 [1) 2)]
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	29 [1) 2) 3)]	4.6 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918891 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Monster beschrijvingen

001
* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
* Na het nemen van deelmonsters ten behoeve van het bepalen van de bodemkenmerken (droge stof en eventueel organisch stof, lutum en pH-CaCl2), alsmede eventuele deelmonsters voor vluchtige verbindingen (BTEX, vluchtige halogenen, Cyanides), was geen 140 gram meer over voor de monstervoorbehandeling voor de overige parameters. Daarom is minder dan 140 gram voorbehandeld voor deze parameters.

002
* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1 De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2 De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3 De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918891 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379421	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379751	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11918892, versienummer: 1

Rotterdam, 08-08-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

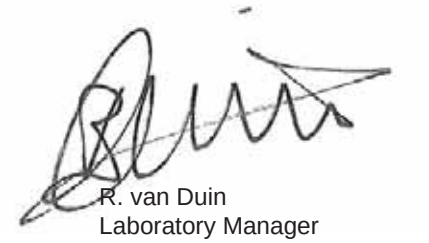
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918892 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	3-01-1 3-01-1 3-01 (0-50)
002	Grond (AS3000)	3-03-1 3-03-1 3-03 (0-50)
003	Grond (AS3000)	3-05-1 3-05-1 3-05 (0-50)
004	Grond (AS3000)	3-08-1 3-08-1 3-08 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
droge stof	gew.-%	S	92.5	95.3	95.1	92.5
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.4	<0.5	1.1	2.0
KORRELGROOTTEVERDELING						
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.4	9.0	8.0	2.6
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)						
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	1.8 [1) 2)]	55 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	37 [1) 2)]	560 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	8.7 [1) 2)]	130 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	7.2 [1) 2)]	1.3 [1) 2)]	99 [1) 2)]	1300 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	5.1 [1) 2)]	1.6 [1) 2)]	110 [1) 2)]	1200 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	5.0 [1) 2)]	1.5 [1) 2)]	79 [1) 2)]	960 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	20 [1) 2) 3)]	7.1 [1) 2) 3)]	340 [1) 2) 3)]	4300 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918892 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	07-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	07-08-2013
Rapportnummer	11918892 - 1	Rapportagedatum	08-08-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379440	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379435	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4379733	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4379759	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11924475, versienummer: 1

Rotterdam, 06-09-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

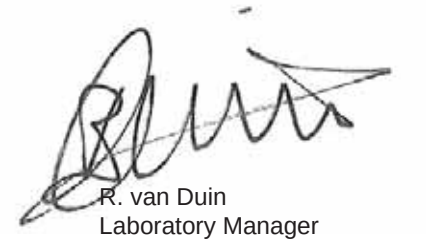
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	1-04-1 1-04-1 1-04 (0-50)
002	Grond (AS3000)	1-06-1 1-06-1 1-06 (0-50)
003	Grond (AS3000)	1-11-1 1-11-1 1-11 (0-50)
004	Grond (AS3000)	3-04-2 3-04-2 3-04 (0-50)
005	Grond (AS3000)	3-06-2 3-06-2 3-06 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	96.1	95.5	94.4	97.5	95.7
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.7	0.7	1.0	0.7	0.9
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)	% vd DS	S	1.9	1.9	1.8	1.0	1.7
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	3.3 [1) 2)]	12 [1) 2)]	12 [1) 2)]	3.1 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	45 [1) 2)]	130 [1) 2)]	110 [1) 2)]	56 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	12 [1) 2)]	35 [1) 2)]	27 [1) 2)]	15 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	4.0 [1) 2)]	100 [1) 2)]	300 [1) 2)]	220 [1) 2)]	140 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	3.9 [1) 2)]	130 [1) 2)]	320 [1) 2)]	230 [1) 2)]	140 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	2.6 [1) 2)]	110 [1) 2)]	270 [1) 2)]	160 [1) 2)]	100 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	13 [1) 2) 3)]	400 [1) 2) 3)]	1100 [1) 2) 3)]	760 [1) 2) 3)]	460 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	3-07-2 3-07-2 3-07 (0-50)
007	Grond (AS3000)	3-09-2 3-09-2 3-09 (0-50)
008	Grond (AS3000)	3-10-2 3-10-2 3-10 (0-50)
009	Grond (AS3000)	3-11-2 3-11-2 3-11 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	006	007	008	009
droge stof	gew.-%	S	96.2	97.2	95.6	95.3
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.6	<0.5	2.6	0.9
KORRELGROOTTEVERDELING						
lutum (bodem)	% vd DS	S	<1	<1	2.7	2.3
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)						
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	9.8 [1) 2)]	2.4 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	15 [1) 2)]	6.2 [1) 2)]	120 [1) 2)]	35 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	3.0 [1) 2)]	1.4 [1) 2)]	28 [1) 2)]	8.4 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	39 [1) 2)]	22 [1) 2)]	290 [1) 2)]	86 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	48 [1) 2)]	28 [1) 2)]	280 [1) 2)]	92 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	41 [1) 2)]	23 [1) 2)]	210 [1) 2)]	73 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	150 [1) 2) 3)]	82 [1) 2) 3)]	930 [1) 2) 3)]	300 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Monster beschrijvingen

006	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
007	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
008	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
009	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	28-08-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	28-08-2013
Rapportnummer	11924475 - 1	Rapportagedatum	06-09-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking	
001	Y4378998	05-07-2013	05-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
002	Y4379000	05-07-2013	05-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
003	Y4379005	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
004	Y4379438	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
005	Y4379756	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
006	Y4379430	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
007	Y4379913	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
008	Y4379930	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
009	Y4379916	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol B.V.
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.alcontrol.nl

Analyserapport

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat
Postbus 202
7460 AE RIJSSEN

Uw projectnaam	: Kanaalweg 59 Utrecht
Uw projectnummer	: 13102501
ALcontrol rapportnummer	: 11928095, versienummer: 1

Rotterdam, 11-09-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

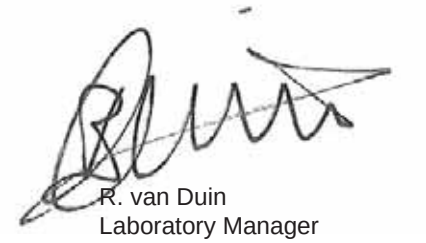
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin
Laboratory Manager

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	1-02-1 1-02-1 1-02 (0-50)
002	Grond (AS3000)	1-10-1 1-10-1 1-10 (0-50)
003	Grond (AS3000)	1-12-1 1-12-1 1-12 (0-50)
004	Grond (AS3000)	1-14-1 1-14-1 1-14 (0-50)
005	Grond (AS3000)	3-12-2 3-12-2 3-12 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	95.0	93.9	93.7	92.2	94.4
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	<0.5	0.9	1.0	1.6	0.9
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)	% vd DS	S	10	<1	2.1	<1	<1
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	2.7 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	4.6 [1) 2)]	<1 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	29 [1) 2)]	11 [1) 2)]	9.2 [1) 2)]	45 [1) 2)]	11 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	6.7 [1) 2)]	2.9 [1) 2)]	<1 [1) 2)]	16 [1) 2)]	2.3 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	64 [1) 2)]	49 [1) 2)]	35 [1) 2)]	100 [1) 2)]	38 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	70 [1) 2)]	51 [1) 2)]	34 [1) 2)]	100 [1) 2)]	42 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	54 [1) 2)]	42 [1) 2)]	29 [1) 2)]	82 [1) 2)]	35 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	230 [1) 2) 3)]	160 [1) 2) 3)]	110 [1) 2) 3)]	350 [1) 2) 3)]	130 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	3-13-2 3-13-2 3-13 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	006
droge stof	gew.-%	S	92.8
gewicht artefacten	g	S	25
aard van de artefacten	g	S	stenen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	3.2
KORRELGROOTTEVERDELING			
lutum (bodem)	% vd DS	S	5.6
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)			
PCB 28	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]
PCB 52	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]
PCB 101	µg/kgds	S	1.9 [1) 2)]
PCB 118	µg/kgds	S	<1 [1) 2)]
PCB 138	µg/kgds	S	8.7 [1) 2)]
PCB 153	µg/kgds	S	8.3 [1) 2)]
PCB 180	µg/kgds	S	8.2 [1) 2)]
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	29 [1) 2) 3)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Monster beschrijvingen

006	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beinvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
2	De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
3	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

ALcontrol Laboratories

Aveco de Bondt b.v.
A. Van de Maat

Analyserapport

Projectnaam	Kanaalweg 59 Utrecht	Orderdatum	09-09-2013
Projectnummer	13102501	Startdatum	09-09-2013
Rapportnummer	11928095 - 1	Rapportagedatum	11-09-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking	
001	Y4378999	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
002	Y4378997	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
003	Y4379481	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
004	Y4379006	05-07-2013	04-07-2013	ALC201	
005	Y4379923	09-07-2013	09-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum
006	Y4379915	08-07-2013	08-07-2013	ALC201	Theoretische monsternamedatum

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCHRIJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286

bijlage 4:
Toetstabellen grond/grondwater 'Wbb-toetsing'

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		mm1.1		mm1.2		mm1.3	
Boring		1-02,1-03,1-05, 1-07		1-10,1-11,1-12, 1-14		1-13,1-15	
Bodemtype		ZS1		ZS1G1		KZ3	
Zintuiglijk		SC6GR6PU1		SC6PU2		PU1	
Van (cm-mv)		0		0		50	
Tot (cm-mv)		50		50		140	
Humus (% op ds)		0.7		1.3		3.4	
Lutum (% op ds)		2.4		2.4		13	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	94,0		92,6		80,4	
Metalen							
Barium [Ba]	mg/kg ds	20		60		110	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	< 0,2	-	0,28	-	**0,82**	*
Kobalt [Co]	mg/kg ds	3,1	-	3,6	-	6,5	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	6,3	-	11	-	**30**	*
Kwik [Hg]	mg/kg ds	< 0,05	-	**0,23**	*	**0,50**	*
Lood [Pb]	mg/kg ds	23	-	**110**	*	**160**	*
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	5,5	-	7,2	-	17	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	40	-	**120**	*	**260**	*
PAK							
Anthraceen	mg/kg ds	0,03		0,14		0,36	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,13		0,50		1,1	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,13		0,55		1,1	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,10		0,41		0,78	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,07		0,29		0,57	
Chryseen	mg/kg ds	0,09		0,44		0,97	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,09		0,44		1,3	
Fluorantheen	mg/kg ds	0,22		1,0		2,4	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,09		0,41		0,68	
Naftaleen	mg/kg ds	0,01		0,25		0,10	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	0,94	-	**4,5**	*	**9,3**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	1,3		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	14		11		1,5	
PCB 118	µg/kg ds	3,2		2,9		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	31		39		4,3	
PCB 153	µg/kg ds	31		41		4,2	
PCB 180	µg/kg ds	21		35		4,4	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**100**	*	**130**	**	**16**	*
Overige (organische) verbindingen							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		6,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		59	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		100	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		64	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	< 20	-	< 20	-	**230**	*

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		0.7 2.4 mm1.1			1.3 2.4 mm1.2			3.4 13 mm1.3		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Metalen										
Barium [Ba]	mg/kg ds	52	150	249	52	150	249	116	340	564
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,6	0,35	4,0	7,6	0,43	4,9	9,3
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,5	30	56	4,5	30	56	9,4	64	119
Koper [Cu]	mg/kg ds	20	56	93	20	56	93	28	79	131
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,11	13	25	0,11	13	25	0,12	15	30
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	186	339	32	186	339	39	227	414
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	24	35	12	24	35	23	44	66
Zink [Zn]	mg/kg ds	60	185	310	60	185	310	94	289	484
PAK										
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
Gechloreerde koolwaterstoffen										
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	6,8	173	340
Overige (organische) verbindingen										
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	65	882	1700

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**mm2.1**		**mm2.2**		**mm2.3**		**mm2.4**	
Boring		2-01,2-04,2-05		2-06,2-08		2-01,2-03,2-05,2-07		2-01,2-03,2-04,2-05,2-08	
Bodemtype		ZS1		ZS1		ZS1		KZ2	
Zintuiglijk		PU2GR1		PU2GR1BE1K		PU6			
Van (cm-mv)		0		0		50		90	
Tot (cm-mv)		50		50		100		200	
Humus (% op ds)		0.9		2.9		0.7		2.2	
Lutum (% op ds)		1.9		3.3		1.4		14	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	93,5		93,2		94,4		78,5	
Metalen									
Barium [Ba]	mg/kg ds	31		64		38		67	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	< 0,2	-	0,35	-	< 0,2	-	< 0,2	-
Kobalt [Co]	mg/kg ds	3,0	-	**4,9**	*	2,8	-	7,5	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	7,0	-	**25**	*	8,2	-	10,0	-
Kwik [Hg]	mg/kg ds	**0,11**	*	**0,59**	*	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	mg/kg ds	**190**	**	**210**	**	**47**	*	14	-
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	6,0	-	9,6	-	6,1	-	22	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	**72**	*	**140**	*	51	-	46	-
PAK									
Anthraceen	mg/kg ds	0,05		2,9		0,02		< 0,01	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,14		6,3		0,06		0,02	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,17		5,8		0,07		0,02	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,27		3,4		0,08		0,02	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,09		2,8		0,03		0,01	
Chryseen	mg/kg ds	0,12		6,1		0,05		0,01	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,10		12		0,06		0,01	
Fluorantheen	mg/kg ds	0,28		18		0,12		0,04	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,12		3,4		0,06		0,01	
Naftaleen	mg/kg ds	0,02		0,15		< 0,01		< 0,01	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,3	-	**60**	***	0,56	-	0,16	-
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,7		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	< 1,0		< 2,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	3,4		6,8		3,6		< 1,0	
PCB 118	µg/kg ds	< 1,0		2,6		< 1,0		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	19		30		12		< 1,0	
PCB 153	µg/kg ds	19		30		12		< 1,0	
PCB 180	µg/kg ds	17		26		9,4		< 1,0	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**60**	*	**99**	*	**39**	*	4,9	-
Overige (organische) verbindingen									
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	< 5,0		47		17		< 5,0	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	9,0		24		19		< 5,0	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	6,0		9,0		9,0		< 5,0	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	< 20	-	**80**	*	**50**	*	< 20	-

tabel 2: Toetstabel grond

Monster		**mm2.5**		**mm2.6**		**mm2.7**	
Boring		2-04,2-05,2-07,2-08		2-01,2-03,2-04,2-05,2-07		2-01,2-04,2-05,2-08	
Bodemtype		KZ3		ZS1		KZ2	
Zintuiglijk		PU1					
Van (cm-mv)		100		250		200	
Tot (cm-mv)		150		400		300	
Humus (% op ds)		3.9		1.1		1.1	
Lutum (% op ds)		12		2.5		7	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	74,2		78,3		77,8	
Metalen							
Barium [Ba]	mg/kg ds	100		45		45	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,31	-	< 0,2	-	< 0,2	-
Kobalt [Co]	mg/kg ds	7,5	-	**4,9**	*	6,0	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	22	-	5,4	-	7,0	-
Kwik [Hg]	mg/kg ds	**0,22**	*	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	mg/kg ds	**110**	*	< 10,0	-	< 10,0	-
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	20	-	**16**	*	17	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	**140**	*	31	-	32	-
PAK							
Anthraceen	mg/kg ds	0,21		< 0,01		< 0,01	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,53		0,01		< 0,01	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,61		< 0,01		< 0,01	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,46		< 0,01		< 0,01	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,30		< 0,01		< 0,01	
Chryseen	mg/kg ds	0,48		< 0,01		< 0,01	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,50		0,01		< 0,01	
Fluorantheen	mg/kg ds	1,4		0,03		0,02	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,41		< 0,01		< 0,01	
Naftaleen	mg/kg ds	2,4		0,09		< 0,01	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	**7,3**	*	0,18	-	0,08	-
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	2,7		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	6,6		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	45		1,1		< 1,0	
PCB 118	µg/kg ds	14		< 1,0		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	76		1,8		< 1,0	
PCB 153	µg/kg ds	84		2,1		< 1,0	
PCB 180	µg/kg ds	63		1,6		< 1,0	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**290**	**	**8,7**	*	4,9	-
Overige (organische) verbindingen							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	71		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	65		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	65		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	34		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	**230**	*	< 20	-	< 20	-

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 3: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds)		0.7			0.9			1.1			1.1		
lutum (% op ds)		1.4			1.9			2.5			7		
analysemonsters		mm2.3			mm2.1			mm2.6			mm2.7		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Metalen													
Barium [Ba]	mg/kg ds	49	143	237	49	143	237	52	152	252	80	233	386
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,6	0,38	4,3	8,1
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,3	29	54	4,3	29	54	4,5	31	57	6,6	45	84
Koper [Cu]	mg/kg ds	19	56	92	19	56	92	20	57	93	23	65	108
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,10	13	25	0,10	13	25	0,11	13	25	0,11	14	27
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	184	337	32	184	337	32	186	340	35	201	368
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	23	34	12	23	34	13	24	36	17	33	49
Zink [Zn]	mg/kg ds	59	181	303	59	181	303	61	186	311	74	227	381
PAK													
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
Gechloreerde koolwaterstoffen													
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200
Overige (organische) verbindingen													
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000

Tabel 4: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds)		2.2			2.9			3.9			
lutum (% op ds)		14			3.3			12			
analysemonsters		mm2.4			mm2.2			mm2.5			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Metalen											
Barium [Ba]	mg/kg ds	123	358	594	57	166	276	110	322	534	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,42	4,7	9,0	0,37	4,2	8,0	0,43	4,9	9,4	
Kobalt [Co]	mg/kg ds	9,9	67	125	4,9	33	62	8,9	61	113	
Koper [Cu]	mg/kg ds	28	79	130	21	60	99	27	78	130	
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,12	15	30	0,11	13	26	0,12	15	30	
Lood [Pb]	mg/kg ds	39	226	413	33	192	350	39	225	411	
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190	
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	24	46	69	13	26	38	22	42	63	
Zink [Zn]	mg/kg ds	95	293	490	64	197	330	92	282	472	
PAK											
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40	
Gechloreerde koolwaterstoffen											
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,4	112	220	5,8	148	290	7,8	199	390	
Overige (organische) verbindingen											
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	42	571	1100	55	753	1450	74	1012	1950	

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**mm3.1**		**mm3.2**		**mm3.3**	
Boring		3-01,3-03,3-05,3-08		3-09,3-12,3-13,3-14		3-07,3-14	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		PU1BE1KG6		BE6PU6KG6		PU6	
Van (cm-mv)		0		0		50	
Tot (cm-mv)		50		50		75	
Humus (% op ds)		1.1		1.8		0.7	
Lutum (% op ds)		2.6		3.1		1.3	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	94,3		93,1		95,8	
Metalen							
Barium [Ba]	mg/kg ds	41		53		< 20	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,31	-	0,22	-	< 0,2	-
Kobalt [Co]	mg/kg ds	2,9	-	3,8	-	1,9	-
Koper [Cu]	mg/kg ds	7,2	-	10,0	-	< 5,0	-
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,06	-	**0,22**	*	**0,12**	*
Lood [Pb]	mg/kg ds	**35**	*	**89**	*	30	-
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	6,4	-	9,1	-	5,0	-
Zink [Zn]	mg/kg ds	60	-	**93**	*	33	-
PAK							
Anthraceen	mg/kg ds	0,02		0,52		< 0,01	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,07		1,0		0,03	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,08		0,89		0,01	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,08		0,60		0,05	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,05		0,46		0,03	
Chryseen	mg/kg ds	0,07		0,80		0,03	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,06		1,7		0,06	
Fluorantheen	mg/kg ds	0,13		2,1		0,08	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,07		0,53		0,04	
Naftaleen	mg/kg ds	0,09		0,05		0,02	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	0,72	-	**8,7**	*	0,36	-
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	15		< 1,0		2,7	
PCB 101	µg/kg ds	160		14		22	
PCB 118	µg/kg ds	35		2,8		5,0	
PCB 138	µg/kg ds	300		40		49	
PCB 153	µg/kg ds	310		43		47	
PCB 180	µg/kg ds	230		34		38	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**1000**	***	**130**	**	**160**	**
Overige (organische) verbindingen							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	7,0		14		< 5,0	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	13		11		< 5,0	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	8,0		8,0		< 5,0	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	30	-	30	-	< 20	-

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		0.7 1.3 mm3.3			1.1 2.6 mm3.1			1.8 3.1 mm3.2		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Metalen										
Barium [Ba]	mg/kg ds	49	143	237	53	154	255	56	163	270
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,6	0,35	4,0	7,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,3	29	54	4,5	31	58	4,8	33	61
Koper [Cu]	mg/kg ds	19	56	92	20	57	94	20	58	95
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,10	13	25	0,11	13	25	0,11	13	26
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	184	337	32	186	340	32	188	344
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	23	34	13	24	36	13	25	37
Zink [Zn]	mg/kg ds	59	181	303	61	187	313	62	191	320
PAK										
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
Gechloreerde koolwaterstoffen										
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200
Overige (organische) verbindingen										
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**2-06-1**		**2-08-1**	
Boring		2-06		2-08	
Bodemtype		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		PU2GR1BE1K		PU1KG6BE6	
Van (cm-mv)		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50	
Humus (% op ds)		6.9		1.6	
Lutum (% op ds)		4.2		1	
Bodemkundige analyses					
Droge stof	% w/w	92,9		91,0	
PAK					
Anthraceen	mg/kg ds	0,75		0,21	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	3,1		0,50	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	3,8		0,54	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	2,6		0,45	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	1,8		0,28	
Chryseen	mg/kg ds	2,4		0,43	
Fenanthreen	mg/kg ds	3,4		0,57	
Fluorantheen	mg/kg ds	7,7		1,2	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	2,6		0,40	
Naftaleen	mg/kg ds	0,46		0,03	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	**29**	**	**4,6**	*

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		1.6 1 2-08-1			6.9 4.2 2-06-1				
		AW	T	I	AW	T	I		
PAK Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40		

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**3-01-1**		**3-03-1**		**3-05-1**		**3-08-1**	
Boring		3-01		3-03		3-05		3-08	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1G1		ZS1G1		ZS1G1	
Zintuiglijk		PU1BE1KG6		PU1BE1KG6		PU1BE1KG6		PU1BE1KG6	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		1.4		0.5		1.1		2	
Lutum (% op ds)		2.4		9		8		2.6	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	92,5		95,3		95,1		92,5	
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		1,8		55	
PCB 101	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		37		560	
PCB 118	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		8,7		130	
PCB 138	µg/kg ds	7,2		1,3		99		1300	
PCB 153	µg/kg ds	5,1		1,6		110		1200	
PCB 180	µg/kg ds	5,0		1,5		79		960	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**20**	*	**7,1**	*	**340**	***	**4300**	***

- = gehalte <AW
* = overschrijding AW
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		0.5			1.1			1.4			2		
lutum (% op ds)		9			8			2.4			2.6		
analysemonsters		3-03-1			3-05-1			3-01-1			3-08-1		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
Gechloreerde koolwaterstoffen													
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		**1-02-1**		**1-04-1**		**1-06-1**		**1-10-1**	
Boring		1-02		1-04		1-06		1-10	
Bodemtype		ZS1		ZS1		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		SC6GR6PU1		SC6GR1		SC6GR1PU1		SC6PU2	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		0.5		0.7		0.7		0.9	
Lutum (% op ds)		10		1.9		1.9		1	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	95,0		96,1		95,5		93,9	
Overig									
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
Aard artefacten	g								
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	2,7		< 1,0		3,3		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	29		< 1,0		45		11	
PCB 118	µg/kg ds	6,7		< 1,0		12		2,9	
PCB 138	µg/kg ds	64		4,0		100		49	
PCB 153	µg/kg ds	70		3,9		130		51	
PCB 180	µg/kg ds	54		2,6		110		42	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**230**	***	**13**	*	**400**	***	**160**	**

tabel 2: Toetstabel grond

Monster		**1-11-1**		**1-12-1**		**1-14-1**		**3-04-2**	
Boring		1-11		1-12		1-14		3-04	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1G1		ZS1		ZS1G1	
Zintuiglijk		SC6PU2		SC6PU2GS6		SC6GR1PU2		PU1BE1	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		1		1		1.6		0.7	
Lutum (% op ds)		1.8		2.1		1		1	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	94,4		93,7		92,2		97,5	
Overig									
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
Aard artefacten	g								
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	12		< 1,0		4,6		12	
PCB 101	µg/kg ds	130		9,2		45		110	
PCB 118	µg/kg ds	35		< 1,0		16		27	
PCB 138	µg/kg ds	300		35		100		220	
PCB 153	µg/kg ds	320		34		100		230	
PCB 180	µg/kg ds	270		29		82		160	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**1100**	***	**110**	**	**350**	***	**760**	***

tabel 3: Toetstabel grond

Monster		**3-06-2**		**3-07-2**		**3-09-2**		**3-10-2**	
Boring		3-06		3-07		3-09		3-10	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1G1		ZS1		ZS1	
Zintuiglijk		PU1BE1		PU1BE1		BE6PU6KG6		BE6PU6KG6	
Van (cm-mv)		0		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50		50	
Humus (% op ds)		0.9		0.6		0.5		2.6	
Lutum (% op ds)		1.7		1		1		2.7	
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% w/w	95,7		96,2		97,2		95,6	
Overig									
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
Aard artefacten	g								
Gechloreerde koolwaterstoffen									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	3,1		< 1,0		< 1,0		9,8	
PCB 101	µg/kg ds	56		15		6,2		120	
PCB 118	µg/kg ds	15		3,0		1,4		28	
PCB 138	µg/kg ds	140		39		22		290	
PCB 153	µg/kg ds	140		48		28		280	
PCB 180	µg/kg ds	100		41		23		210	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**460**	***	**150**	**	**82**	*	**930**	***

tabel 4: Toetstabel grond

Monster		**3-11-2**		**3-12-2**		**3-13-2**	
Boring		3-11		3-12		3-13	
Bodemtype		ZS1G1		ZS1		ZS1	
Zintuiglijk		PU1BE1KG6		BE6PU6KG6		BE6PU6KG6	
Van (cm-mv)		0		0		0	
Tot (cm-mv)		50		50		50	
Humus (% op ds)		0.9		0.9		3.2	
Lutum (% op ds)		2.3		1		5.6	
Bodemkundige analyses							
Droge stof	% w/w	95,3		94,4		92,8	
Overig							
Artefacten	g	< 1,0		< 1,0		25	
Aard artefacten	g						
Gechloreerde koolwaterstoffen							
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	2,4		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	35		11		1,9	
PCB 118	µg/kg ds	8,4		2,3		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	86		38		8,7	
PCB 153	µg/kg ds	92		42		8,3	
PCB 180	µg/kg ds	73		35		8,2	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	**300**	***	**130**	**	**29**	*

Zintuiglijke waarnemingen:
PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:
1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 5: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		0.5			0.5			0.6			0.7			
lutum (% op ds)		1			10			1			1			
analysemonsters		3-09-2			1-02-1			3-07-2			3-04-2			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	

tabel 6: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		0.7			0.9			0.9			0.9			
lutum (% op ds)		1.9			1			1.7			2.3			
analysemonsters		1-04-1, 1-06-1			1-10-1, 3-12-2			3-06-2			3-11-2			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	

tabel 7: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		1			1			1.6			2.6			
lutum (% op ds)		1.8			2.1			1			2.7			
analysemonsters		1-11-1			1-12-1			1-14-1			3-10-2			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	5,2	133	260	

tabel 8: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		3.2												
lutum (% op ds)		5.6												
analysemonsters		3-13-2												
		AW	T	I										
Gechloreerde koolwaterstoffen														
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	6,4	163	320										

Toelichting bij de tabel:
AW = Achtergrondwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster		**1-15-1-1**		**1-16-1-1**	
Datum		17-7-2013		17-7-2013	
pH		7		7,1	
Ec (µS/cm)		357		498	
Filternummer		1		1	
Van (cm-mv)		213		189	
Tot (cm-mv)		313		289	
Metalen					
Barium [Ba]	µg/l	**170**	*	**110**	*
Cadmium [Cd]	µg/l	< 0,20	-	< 0,20	-
Kobalt [Co]	µg/l	< 2,0	-	6,0	-
Koper [Cu]	µg/l	< 2,0	-	2,8	-
Kwik [Hg]	µg/l	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	µg/l	2,4	-	2,1	-
Molybdeen [Mo]	µg/l	< 2,0	-	**8,0**	*
Nikkel [Ni]	µg/l	< 3,0	-	11	-
Zink [Zn]	µg/l	< 10,0	-	**110**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen					
Dichloormethaan	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
1,1-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
1,2-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1		0,22	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1		< 0,1	
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,14	-	**0,29**	*
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Vinylchloride	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
1,1-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	-	< 0,1	-
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 0,2	
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,42	-	0,42	-
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 0,2	
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 0,2	
Aromatische verbindingen					
Benzeen	µg/l	**0,66**	*	< 0,2	-
Tolueen	µg/l	0,41	-	0,53	-
Ethylbenzeen	µg/l	0,78	-	< 0,2	-
ortho-Xyleen	µg/l	0,17		0,33	
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	2,0		0,26	
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	**2,1**	*	**0,59**	*
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	**0,24**	*	**0,22**	*
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	< 0,2	-	< 0,2	-
Overige (organische) verbindingen					
Minerale olie C10 - C12	µg/l	55		< 25	
Minerale olie C12 - C22	µg/l	< 25		< 25	
Minerale olie C22 - C30	µg/l	< 25		< 25	
Minerale olie C30 - C40	µg/l	< 25		< 25	
Minerale olie (totaal)	µg/l	**75**	*	< 50	-

- = concentratie <S
* = overschrijding S
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
Metalen				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
Gechloreerde koolwaterstoffen				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
Aromatische verbindingen				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
Overige (organische) verbindingen				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

Toelichting bij de tabel:

S = Streefwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster		**2-08-1-1**	
Datum		17-7-2013	
pH		7	
Ec (µS/cm)		482	
Filternummer		1	
Van (cm-mv)		199	
Tot (cm-mv)		299	
Metalen			
Barium [Ba]	µg/l	**180**	*
Cadmium [Cd]	µg/l	< 0,20	-
Kobalt [Co]	µg/l	< 2,0	-
Koper [Cu]	µg/l	< 2,0	-
Kwik [Hg]	µg/l	< 0,05	-
Lood [Pb]	µg/l	< 2,0	-
Molybdeen [Mo]	µg/l	< 2,0	-
Nikkel [Ni]	µg/l	< 3,0	-
Zink [Zn]	µg/l	**92**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen			
Dichloormethaan	µg/l	< 0,2	-
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	< 0,2	-
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	< 0,1	-
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	< 0,2	-
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	< 0,1	-
1,1-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-
1,2-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0,19	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	**0,26**	*
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	< 0,2	-
Vinylchloride	µg/l	< 0,2	-
1,1-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	-
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,42	-
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	
Aromatische verbindingen			
Benzeen	µg/l	< 0,2	-
Tolueen	µg/l	0,42	-
Ethylbenzeen	µg/l	< 0,2	-
ortho-Xyleen	µg/l	< 0,1	
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	< 0,2	
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,21	-
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	< 0,05	-
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	< 0,2	-
Overige (organische) verbindingen			
Minerale olie C10 - C12	µg/l	< 25	
Minerale olie C12 - C22	µg/l	< 25	
Minerale olie C22 - C30	µg/l	< 25	
Minerale olie C30 - C40	µg/l	< 25	
Minerale olie (totaal)	µg/l	< 50	-

- = concentratie <S
* = overschrijding S
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
Metalen				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
Gechloreerde koolwaterstoffen				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
Aromatische verbindingen				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
Overige (organische) verbindingen				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

Toelichting bij de tabel:

S = Streefwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster		**3-15-1-1**		**3-16-1-1**	
Datum		17-7-2013		17-7-2013	
pH		7,3		6,5	
Ec (µS/cm)		606		602	
Filternummer		1		1	
Van (cm-mv)		160		198	
Tot (cm-mv)		260		298	
Metalen					
Barium [Ba]	µg/l	**110**	*	**180**	*
Cadmium [Cd]	µg/l	< 0,20	-	< 0,20	-
Kobalt [Co]	µg/l	< 2,0	-	11	-
Koper [Cu]	µg/l	< 2,0	-	< 2,0	-
Kwik [Hg]	µg/l	< 0,05	-	< 0,05	-
Lood [Pb]	µg/l	3,8	-	2,7	-
Molybdeen [Mo]	µg/l	< 2,0	-	< 2,0	-
Nikkel [Ni]	µg/l	< 3,0	-	8,7	-
Zink [Zn]	µg/l	**91**	*	**150**	*
Gechloreerde koolwaterstoffen					
Dichloormethaan	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
1,1-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
1,2-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0,24		< 40	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1		< 40	
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	**0,31**	*	56	-
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Vinylchloride	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
1,1-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	-	< 40	-
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 80	
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,42	-	170	-
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 80	
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2		< 80	
Aromatische verbindingen					
Benzeen	µg/l	< 0,2	-	**150**	***
Tolueen	µg/l	0,63	-	**2100**	***
Ethylbenzeen	µg/l	< 0,2	-	**2500**	***
ortho-Xyleen	µg/l	0,10		1700	
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	0,44		12000	
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	**0,54**	*	**13000**	***
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	< 0,05	-	< 20	-
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	< 0,2	-	< 80	-
Overige (organische) verbindingen					
Minerale olie C10 - C12	µg/l	< 25		300	
Minerale olie C12 - C22	µg/l	< 25		140	
Minerale olie C22 - C30	µg/l	< 25		120	
Minerale olie C30 - C40	µg/l	< 25		85	
Minerale olie (totaal)	µg/l	< 50	-	**650**	***

- = concentratie <S
* = overschrijding S
** = overschrijding T
*** = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
Metalen				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
Gechloreerde koolwaterstoffen				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1.2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
Aromatische verbindingen				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
Overige (organische) verbindingen				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

Toelichting bij de tabel:

S = Streefwaarde
T = Tussenwaarde
I = Interventiewaarde

bijlage 5:
Toetstabellen grond ‘Rbk-toetsing’

Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm1.1				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		2,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		94,0			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	20	51	149	249
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,1	4,5	10	56
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	6,3	20	26	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	23	32	134	339
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	5,5	12	14	35
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	40	60	86	310
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,03			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,13			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,13			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,10			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,07			
Chryseen	mg/kg ds		0,09			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,09			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,22			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,09			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,94	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1,3			
PCB 101	µg/kg ds		14			
PCB 118	µg/kg ds		3,2			
PCB 138	µg/kg ds		31			
PCB 153	µg/kg ds		31			
PCB 180	µg/kg ds		21			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	100	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm1.2				
Humus (% ds)		1,3				
Lutum (% ds)		2,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		92,6			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=WO	60	51	149	249
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,28	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,6	4,5	10	56
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	11	20	26	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,23	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	110	32	134	339
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	7,2	12	14	35
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	120	60	86	310
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,14			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,50			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,55			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,41			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,29			
Chryseen	mg/kg ds		0,44			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,44			
Fluorantheen	mg/kg ds		1,0			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,41			
Naftaleen	mg/kg ds		0,25			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=WO	4,5	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		11			
PCB 118	µg/kg ds		2,9			
PCB 138	µg/kg ds		39			
PCB 153	µg/kg ds		41			
PCB 180	µg/kg ds		35			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	130	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm1.3				
Humus (% ds)		3,4				
Lutum (% ds)		13				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		80,4			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	110	116	337	564
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=WO	0,82	0,43	0,86	3,1
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	6,5	9,4	22	119
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=WO	30	28	37	131
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,50	0,12	0,69	4,0
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	160	39	164	414
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	17	23	26	66
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	260	94	134	484
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,36			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		1,1			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		1,1			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,78			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,57			
Chryseen	mg/kg ds		0,97			
Fenanthreen	mg/kg ds		1,3			
Fluorantheen	mg/kg ds		2,4			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,68			
Naftaleen	mg/kg ds		0,10			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=IND	9,3	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1,5			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		4,3			
PCB 153	µg/kg ds		4,2			
PCB 180	µg/kg ds		4,4			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	16	6,8	6,8	170
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		6			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		59			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		100			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		64			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	>IND	230	65	65	170

?
< = kleiner dan de detectielimiet
GM = Geen meetwaarde aanwezig
<=AW = kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO = kleiner of gelijk aan wonen
<=IND = kleiner of gelijk aan industrie
>IND = groter dan industrie
>AW = groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO = groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW = detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO = detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND = detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND = detectielimiet groter dan industrie
D>AW = detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO = detectielimiet groter dan wonen
= verhoogde rapportagegrens

Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.1				
Humus (% ds)		0,90				
Lutum (% ds)		1,9				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		93,5			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	31	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,0	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,0	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,11	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=IND	190	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,0	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=WO	72	59	84	303
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,05			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,14			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,17			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,27			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,09			
Chryseen	mg/kg ds		0,12			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,10			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,28			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,12			
Naftaleen	mg/kg ds		0,02			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	1,3	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		3,4			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		19			
PCB 153	µg/kg ds		19			
PCB 180	µg/kg ds		17			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	60	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		9			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		6			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.2				
Humus (% ds)		2,9				
Lutum (% ds)		3,3				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		93,2			
OVERIG						
Artefacten	g		29			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=WO	64	57	165	276
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,35	0,37	0,74	2,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=WO	4,9	4,9	11	62
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=WO	25	21	28	99
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,59	0,11	0,59	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=IND	210	33	139	350
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	9,6	13	15	38
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	140	64	92	330
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		2,9			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		6,3			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		5,8			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		3,4			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		2,8			
Chryseen	mg/kg ds		6,1			
Fenanthreen	mg/kg ds		12			
Fluorantheen	mg/kg ds		18			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		3,4			
Naftaleen	mg/kg ds		0,15			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	>IND	60	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1,7			
PCB 52	µg/kg ds		2,0			
PCB 101	µg/kg ds		6,8			
PCB 118	µg/kg ds		2,6			
PCB 138	µg/kg ds		30			
PCB 153	µg/kg ds		30			
PCB 180	µg/kg ds		26			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	99	5,8	5,8	145
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		47			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		24			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		9			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=IND	80	55	55	145

Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.3				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		1,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		94,4			
OVERIG						
Artefacten	g		91			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	38	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	2,8	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	8,2	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	47	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,1	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	51	59	84	303
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,06			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,07			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,08			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,03			
Chryseen	mg/kg ds		0,05			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,06			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,12			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,06			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,56	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		3,6			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		12			
PCB 153	µg/kg ds		12			
PCB 180	µg/kg ds		9,4			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	39	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		17			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		19			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		9			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=IND	50	38	38	100

Tabel 4: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.4				
Humus (% ds)		2,2				
Lutum (% ds)		14				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		78,5			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	67	123	355	594
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,42	0,83	3,0
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	7,5	9,9	23	125
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	10	27	37	130
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,12	0,69	4,0
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	14	39	164	413
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	22	24	27	69
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	46	95	136	490
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,01			
Chryseen	mg/kg ds		0,01			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,01			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,04			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,16	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		1			
PCB 153	µg/kg ds		1			
PCB 180	µg/kg ds		1			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	D<=IND	4,9	4,4	4,4	110
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	42	42	110

Tabel 5: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.5				
Humus (% ds)		3,9				
Lutum (% ds)		12				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		74,2			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	100	110	319	534
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,31	0,43	0,87	3,1
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	7,5	8,9	21	113
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	22	27	37	130
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,22	0,12	0,68	3,9
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	110	39	163	411
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	20	22	25	63
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	140	92	131	472
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,21			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,53			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,61			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,46			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,30			
Chryseen	mg/kg ds		0,48			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,50			
Fluorantheen	mg/kg ds		1,4			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,41			
Naftaleen	mg/kg ds		2,4			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=IND	7,3	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		2,7			
PCB 52	µg/kg ds		6,6			
PCB 101	µg/kg ds		45			
PCB 118	µg/kg ds		14			
PCB 138	µg/kg ds		76			
PCB 153	µg/kg ds		84			
PCB 180	µg/kg ds		63			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	290	7,8	7,8	195
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		71			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		65			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		65			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		34			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	>IND	230	74	74	195

Tabel 6: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.6				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		2,5				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		78,3			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	45	52	151	252
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=WO	4,9	4,5	11	57
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	5,4	20	27	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	D<=AW	10	32	135	340
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=IND	16	13	14	36
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	31	61	86	311
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,01			
Chryseen	mg/kg ds		0,01			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,01			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,03			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Naftaleen	mg/kg ds		0,09			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,18	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1,1			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		1,8			
PCB 153	µg/kg ds		2,1			
PCB 180	µg/kg ds		1,6			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	8,7	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

Tabel 7: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.7				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		7,0				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		77,8			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	45	80	231	386
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,38	0,75	2,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	6,0	6,6	15	84
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,0	23	31	108
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,62	3,6
Lood [Pb]	mg/kg ds	D<=AW	10	35	146	368
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	17	17	19	49
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	32	74	106	381
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,01			
Chryseen	mg/kg ds		0,01			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,01			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,02			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,08	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		1			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		1			
PCB 153	µg/kg ds		1			
PCB 180	µg/kg ds		1			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	D<=IND	4,9	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

?
< = kleiner dan de detectielimiet
GM = Geen meetwaarde aanwezig
<=AW = kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO = kleiner of gelijk aan wonen
<=IND = kleiner of gelijk aan industrie
>IND = groter dan industrie
>AW = groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO = groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW = detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO = detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND = detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND = detectielimiet groter dan industrie
D>AW = detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO = detectielimiet groter dan wonen
= verhoogde rapportagegrens

Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm3.1				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		2,6				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		94,3			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	41	53	153	255
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,31	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	2,9	4,5	11	58
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,2	20	27	94
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=AW	0,06	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	35	32	135	340
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,4	13	14	36
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	60	61	87	313
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,07			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,08			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,08			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,05			
Chryseen	mg/kg ds		0,07			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,06			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,13			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,07			
Naftaleen	mg/kg ds		0,09			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,72	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		15			
PCB 101	µg/kg ds		160			
PCB 118	µg/kg ds		35			
PCB 138	µg/kg ds		300			
PCB 153	µg/kg ds		310			
PCB 180	µg/kg ds		230			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	1000	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		7			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		13			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		8			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=AW	30	38	38	100

Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm3.2				
Humus (% ds)		1,8				
Lutum (% ds)		3,1				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		93,1			
OVERIG						
Artefacten	g		24			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	53	56	161	270
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,22	0,35	0,71	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,8	4,8	11	61
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	10	20	27	95
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,22	0,11	0,59	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	89	32	136	344
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	9,1	13	15	37
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	93	62	89	320
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,52			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		1,0			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,89			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,60			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,46			
Chryseen	mg/kg ds		0,80			
Fenanthreen	mg/kg ds		1,7			
Fluorantheen	mg/kg ds		2,1			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,53			
Naftaleen	mg/kg ds		0,05			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=IND	8,7	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		14			
PCB 118	µg/kg ds		2,8			
PCB 138	µg/kg ds		40			
PCB 153	µg/kg ds		43			
PCB 180	µg/kg ds		34			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	130	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		14			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		11			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		8			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=AW	30	38	38	100

Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm3.3				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		1,3				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
BODEMKUNDIGE ANALYSES						
Droge stof	% w/w		95,8			
OVERIG						
Artefacten	g		1			
Aard artefacten	g	GM				
METALEN						
Barium [Ba]	mg/kg ds	D<=AW	20	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	1,9	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	D<=AW	5	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,12	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	30	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	5,0	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	33	59	84	303
PAK						
Anthraceen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,03			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,01			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,05			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,03			
Chryseen	mg/kg ds		0,03			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,06			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,08			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,04			
Naftaleen	mg/kg ds		0,02			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	mg/kg ds	<=AW	0,36	1,5	6,8	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		2,7			
PCB 101	µg/kg ds		22			
PCB 118	µg/kg ds		5,0			
PCB 138	µg/kg ds		49			
PCB 153	µg/kg ds		47			
PCB 180	µg/kg ds		38			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	160	4,0	4,0	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		5			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		5			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		5			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

?
< = kleiner dan de detectielimiet
GM = Geen meetwaarde aanwezig
<=AW = kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO = kleiner of gelijk aan wonen
<=IND = kleiner of gelijk aan industrie
>IND = groter dan industrie
>AW = groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO = groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW = detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO = detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND = detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND = detectielimiet groter dan industrie
D>AW = detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO = detectielimiet groter dan wonen
= verhoogde rapportagegrens

bijlage 6:
Berekening saneringscriterium

Rapportage Sanscrit.nl
Instrument ter bepaling van spoedeisendheid van saneren

V. Sanscrit 2.3.0
V. rapport 2.12

Algemeen

Naam dossier: Utrecht Kanaalweg 59
Code: UT/
Beoordelaar: pverschragen@avecodebondt.nl
Datum rapport: donderdag 3 oktober 2013
Type bodemgebruik: huidig

Uitgevoerde beoordelingen:

Stap1: Ernst van de verontreiniging:
Er is sprake van een geval van ernstige verontreiniging als gevolg van:
- Ernstige bodemverontreiniging

	Stap2: Standaardbeoordeling	**Stap 3:** Uitgebreide beoordeling
Humaan	✔	✘
Ecologisch	✔	✘
Verspreiding	✔	▬

✔ = voltooid ✘ = niet uitgevoerd ▬ = niet relevant op basis van uitkomst stap 2

Opmerkingen bij dossier:

De gehalten aan PCB's zijn zodanig dat meer dan 25 m3 verontreinigde grond aanwezig is in gehalten boven de interventiewaarde. De omvang is (nog) niet exact in beeld. Desondanks is uitgegaan van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
In het grondwater is in het verleden gesaneerd, waarbij de sanering door het bevoegd gezag is geaccordeerd. Ultgangspunt is derhalve dat geen sprake is van een verontreiniging in het grondwater.
Hoewel in de huidige situatie PCB's in de mogelijke contactzone aanwezig zijn is op de locatie geen sprake van gewassen die voor consumptie worden gebruikt. Er is derhalve geen sprake van gevoelige situaties.
De beoordeling is uitgevoerd voor de functie "ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie." OP de locatie bevindt zich echter geen bebouwing en industrie. De locatie is braakliggend.

Over Sanscrit

Sanscrit 2.0 is een geautomatiseerde versie van het Saneringscriterium. Het Saneringscriterium is beschreven in de Circulaire Bodemsanering 2009 welke op 1 april 2009 in werking is getreden. De applicatie Sanscrit is ontwikkeld in opdracht van het ministerie van I&M.
Met het Saneringscriterium wordt bepaald of sprake is van onaanvaardbare risico's van bodemverontreiniging voor mens, ecosysteem of van verspreiding van verontreiniging in het grondwater. Op basis van de bepaalde risico's wordt vastgesteld of een sanering met spoed dient te worden uitgevoerd.

Uitgangspunten
De sanering dient met spoed te worden uitgevoerd, tenzij op basis van de risicobeoordeling is aangetoond dat de sanering niet met spoed hoeft te worden uitgevoerd.
De werkwijze van het Saneringscriterium geldt voor:

- een geval van ernstige bodemverontreiniging;
- een historische verontreiniging. Voor verontreinigingen die sinds 1987 zijn ontstaan is artikel 13 van de Wbb (zorgplicht) van toepassing;
- huidig en voorgenomen gebruik;
- grond en grondwater. Voor waterbodem is een separate systematiek ontwikkeld, met uitzondering van asbest;
- alle stoffen waarvoor een interventiewaarde is afgeleid, met uitzondering van asbest. Daar asbest heel specifieke chemische en fysische eigenschappen heeft, is voor asbest separaat het 'Milieuhygiënisch saneringscriterium, protocol asbest' ontwikkeld hetgeen ook van toepassing is voor waterbodems. Asbest is dan ook niet opgenomen in het programma Sanscrit.

Eindconclusie

Er is een geval van ernstige verontreiniging, maar de locatie hoeft niet met spoed gesaneerd te worden.

Humane risicobeoordeling - Toetsresultaten

Per stof

Stof	Dosis [mg/kg lg/d]	MTR [mg/kg lg/d]	Risico-Index
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie			
PCB180	3,36e-7	1,00e-5	0,03
PCB153	4,32e-7	1,00e-5	0,04
PCB101	4,44e-7	1,00e-5	0,04
PCB52	7,64e-8	1,00e-5	0,01
PCB118	4,30e-8	1,00e-5	0,00
PCB138	4,55e-7	1,00e-5	0,05

Combinatietoxicologie

Stofgroep	Risico-index
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	
Indicator PCBs	0,18

Hinder - huidcontact

Functie	Sprake van huidcontact?
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	Nee

Toelichting:

Ingevoerd zijn de hoogst gemeten gehalten aan PCB's (resultaten bovengrond van boorpunt 3-08 (PCB-totaal 4.300 µg/kg d.s.)

Toetsing TCL's

Stof	Concentratie binnenlucht [ug/m3]	TCL [ug/m3]
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie		
PCB180	3,34e-3	5,00e-1
PCB153	4,98e-3	5,00e-1
PCB101	5,06e-2	5,00e-1
PCB52	9,80e-3	5,00e-1
PCB118	1,15e-4	5,00e-1
PCB138	7,54e-4	5,00e-1

Uitgebreid overzicht blootstelling

Blootstellingsroute	Relatieve bijdrage [%]
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	
PCB101	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.05
Dermale opname buiten	1.03
Dermale opname tijdens baden	0.15
Ingestie grond	3.39
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.01
Inhalatie van binnenlucht	95.22
Inhalatie van buitenlucht	0.01
Inhalatie van gronddeeltjes	0.04
Permeatie drinkwater	0.10
PCB118	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.89
Dermale opname buiten	18.87
Dermale opname tijdens baden	0.43
Ingestie grond	61.87
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.02
Inhalatie van binnenlucht	16.95
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van gronddeeltjes	0.69
Permeatie drinkwater	0.28
PCB138	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.89
Dermale opname buiten	18.97
Dermale opname tijdens baden	2.86
Ingestie grond	62.20
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.05
Inhalatie van binnenlucht	11.22
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van gronddeeltjes	0.69
Permeatie drinkwater	3.10
PCB153	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.54
Dermale opname buiten	11.35
Dermale opname tijdens baden	1.12
Ingestie grond	37.20
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.09
Inhalatie van binnenlucht	48.00
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van gronddeeltjes	0.42
Permeatie drinkwater	1.28
PCB180	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.59
Dermale opname buiten	12.43
Dermale opname tijdens baden	0.54
Ingestie grond	40.75
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.08
Inhalatie van binnenlucht	44.10
Inhalatie van buitenlucht	0.00

Inhalatie van gronddeeltjes	0.45
Permeatie drinkwater	1.07
PCB52	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.03
Dermale opname buiten	0.53
Dermale opname tijdens baden	0.88
Ingestie grond	1.74
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.04
Inhalatie van binnenlucht	96.40
Inhalatie van buitenlucht	0.01
Inhalatie van gronddeeltjes	0.02
Permeatie drinkwater	0.35

Humane risico's - invoergegevens

	C-totaal [mg/kg]			C-grondwater [ug/l]	
Stof	**Geheel**	**Bebouwd**	**Bebouwd**	**Onbebouwd**	**Onbebouwd**
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie					
PCB153	1,20				
PCB101	5,60e-1				
PCB52	5,50e-2				
PCB118	1,30e-1				
PCB138	1,30				
PCB180	9,60e-1				

Parameters

	Berekening		Diepte verontreiniging [m]	
Functie	**blootstelling lood:**	**OS [%]**	**t.o.v. kruipruimte**	**t.o.v. maaiveld**
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industr	Als kind	2,00	0,10	0,50

Ecologische risicobeoordeling - standaard

De verontreiniging bevindt zich geheel of ten dele in de bovenste meter van de onbedekte bodem en/of er is sprake van gewassen wortelend in verontreinigde bodem dieper dan één meter.

Ecologisch toetsniveau: **Relatief ongevoelig**

Contour	Ingevoerd [m2]	Criterium [m2]	Overschrijding
TD>25%	0	50000	Nee
TD>65%	0	5000	Nee

Risicobeoordeling verspreiding - standaard

Onderdeel	Uitkomst
Liggen er kwetsbare objecten binnen het bodemvolume dat wordt ingesloten door het interventiewaarden-contour en/of zal dit binnen enkele jaren het geval zijn?	Nee
Is er een drijflaag aanwezig die door activiteiten en processen in de bodem kan worden verplaatst en van waaruit verspreiding van verontreiniging kan plaatsvinden?	Nee
Is er een zaklaag aanwezig die door activiteiten en processen in de bodem kan worden verplaatst en van waaruit verspreiding van verontreiniging kan plaatsvinden?	Nee
Is er sprake van een bodemvolume groter dan 6.000 m3 dat wordt ingesloten door het interventiewaarden-contour in het grondwater?	Nee

Toelichting:

Er is geen sprake van grondwater verontreinigd in gehalten boven de interventiewaarden.

Berekening acute toxische druk stap 2 Sanscrit - bodemmonsters

Let op: gebruik in deze spreadsheet uitsluitend de functies kopiëren en plakken, NOOIT knippen en plakken

		Monster 1	Monster 2	Monster 3	Monster 4	Monster 5	Monster 6	Monster 7	Monster 8	Monster 9	Monster 10	Monster 11	Monster 12	Monster 13	Monster 14	Monster 15
	Resultaat msPAF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Naam monster (optioneel):	3-05-1	1-02-1	1-11-1	3-08-1	3-04-2	3-10-2	3-06-2	3-09-2	3-07-2	1-06-1	1-10-1	1-12-1	1-14-1	3-11-2	3-12-2
	Organisch stof [%]	1,1	0,5	1,8	2	0,7	2,6	0,9	0,5	0,6	0,7	0,9	1	1,6	0,9	0,9
	Lutum [%]	8	10	1	2,6	1	2,7	1,7	1	1	1,9	1	2,1	1	2,3	1
Middenniveau [mg/kg]	Stof	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]	Concentratie [mg/kg]
	PCB's															
3,58E+02	PCB28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0001	0	0
4,06E+02	PCB52	0,0018	0,0027	0,012	0,055	0,012	0,0098	0,0031	0	0,0031	0,0033	0	0	0,0046	0,0024	0
4,98E+02	PCB101	0,037	0,029	0,13	0,56	0,11	0,12	0,056	0,0062	0,056	0,045	0,011	0,0092	0,045	0,035	0,011
1,11E+01	PCB118	0,0087	0,0067	0,035	0,13	0,027	0,028	0,015	0,0014	0,015	0,012	0,0029	0	0,016	0,0084	0,0023
4,91E+02	PCB138	0,099	0,064	0,3	1,3	0,22	0,29	0,14	0,022	0,14	0,1	0,049	0,035	0,1	0,086	0,038
3,03E+02	PCB153	0,11	0,07	0,32	1,2	0,23	0,28	0,14	0,028	0,14	0,13	0,051	0,034	0,1	0,092	0,042
5,38E+02	PCB180	0,079	0,054	0,27	0,96	0,16	0,21	0,1	0,023	0,1	0,11	0,042	0,029	0,082	0,073	0,035
1,36E+00	PCB 77															
3,24E+00	PCB 105															
2,98E-01	PCB 126															

bijlage 7:
Kwaliteitsborging

Kwaliteitsborging

Erkenningen Kwalibo

De veldwerkzaamheden worden uitgevoerd conform de eisen uit het Besluit Bodemkwaliteit. Hoofdstuk 2 van dit besluit beschrijft de kwaliteitsborging in het bodembeheer, ook wel bekend als Kwalibo. Het onderdeel Kwalibo geeft regels voor de uitvoering van werkzaamheden in de (water)bodemsector en stelt eisen aan de uitvoerders en de bodemintermediairs.

Bodemintermediairs mogen alleen onder Kwalibo werkzaamheden verrichten als zij daarvoor zijn erkend. Agentschap NL beheert de erkenningen. Een erkenning is een beschikking, afgegeven in het kader van het Besluit bodemkwaliteit, waarin staat dat de bodemintermediair voldoet aan de gestelde voorwaarden. Bevoegd gezag mag alleen gegevens accepteren van een erkende intermediair.

De kwaliteitseisen zijn vastgelegd in beoordelingsrichtlijnen, protocollen en andere documenten. Daarin is beschreven hoe een bodemintermediair bepaalde werkzaamheden moet uitvoeren. Aveco de Bondt borgt dat de veldwerkzaamheden, monsterneming en/of milieukundige begeleiding worden uitgevoerd door of onder directe leiding van een erkend medewerker conform onze procescertificaten:

- Monsterneming voor partijkeuringen. Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 1000 “Monsterneming voor partijkeuringen”.
- Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek. Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 2000 “Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek”.
- Milieukundige begeleiding van (water)bodemsaneringen en nazorg.
  Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 6000 “Milieukundige begeleiding en evaluatie van bodemsanering”.

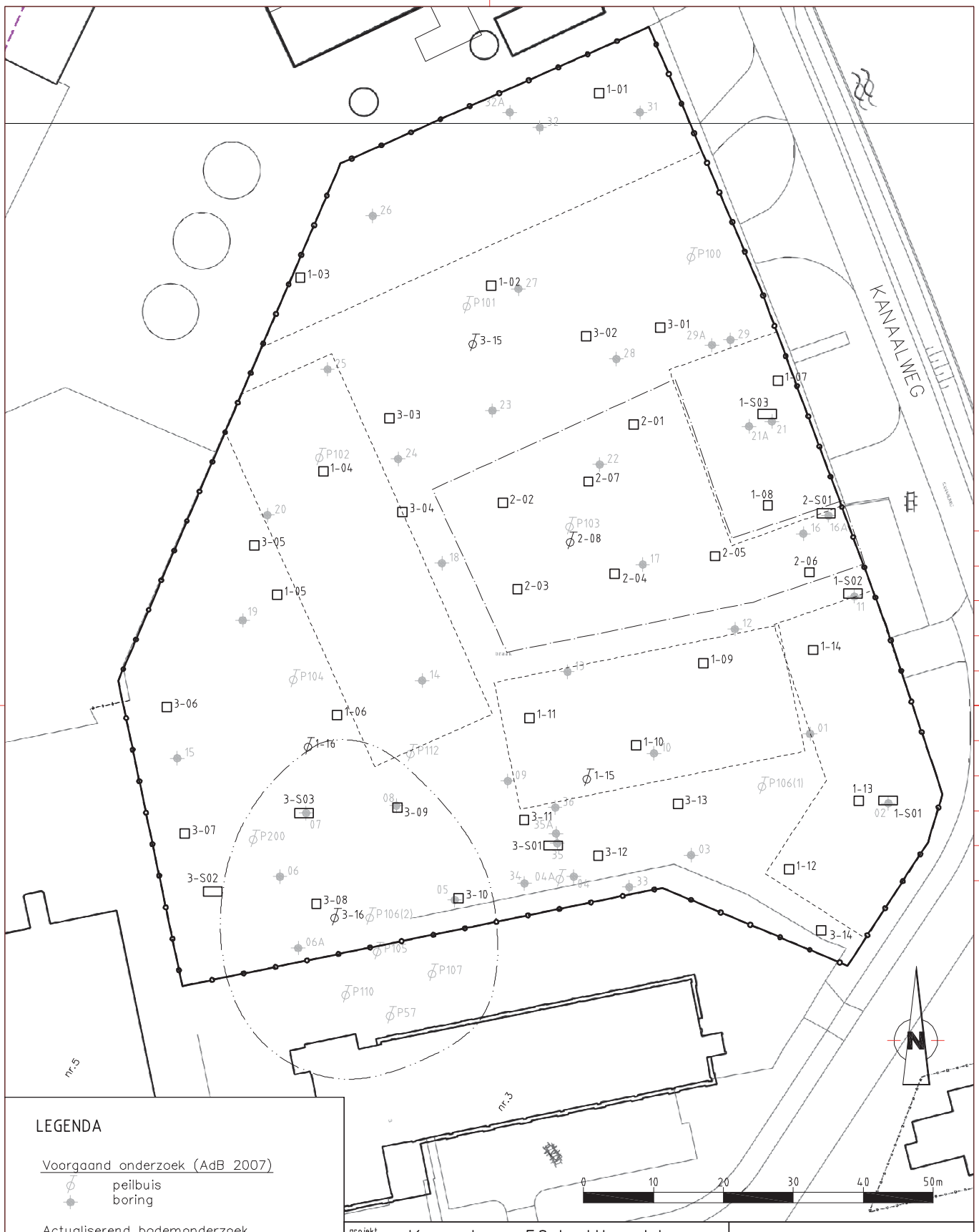
De procescertificaten staan op naam van Aveco de Bondt bv. Aveco de Bondt bv is statutair gevestigd te Rijssen en geregistreerd onder nummer Kamer van Koophandel nr. 30169759. Als postadres geldt postbus 202 te Rijssen. De operationele werkzaamheden worden vanuit verschillende standplaatsen uitgevoerd.

Functiescheiding (integriteit)

Bodemintermediairs moeten onafhankelijk zijn van hun opdrachtgevers om hun integriteit te borgen. Dit moet voorkomen dat eigenaren van bijvoorbeeld verontreinigde locaties of initiatiefnemers tot bijvoorbeeld een bodemsanering op een ongewenste wijze de bodemintermediairs beïnvloeden. De eis van verplichte functiescheiding betreft alleen de relatie opdrachtgever (indien eigenaar) versus bodemintermediair.

Functiescheiding is verplicht voor de onder de voornoemde procescertificaten uit te voeren zogeheten kritische functies. Conform de daartoe in het kwaliteitssysteem van Aveco de Bondt bv opgenomen procedure wordt bij iedere (potentiële) opdracht voor de uitvoering van één van deze kritische functies, gecontroleerd of van functiescheiding sprake is. In onze offertes en rapportages wordt het resultaat van deze toets weergegeven.

tekening 1:
Overzicht locatie met monsterpunten



LEGENDA

Voorgaand onderzoek (AdB 2007)
- peilbuis
- boring

Actualiserend bodemonderzoek
- peilbuis
- proefgat/boring
- proefsleuf

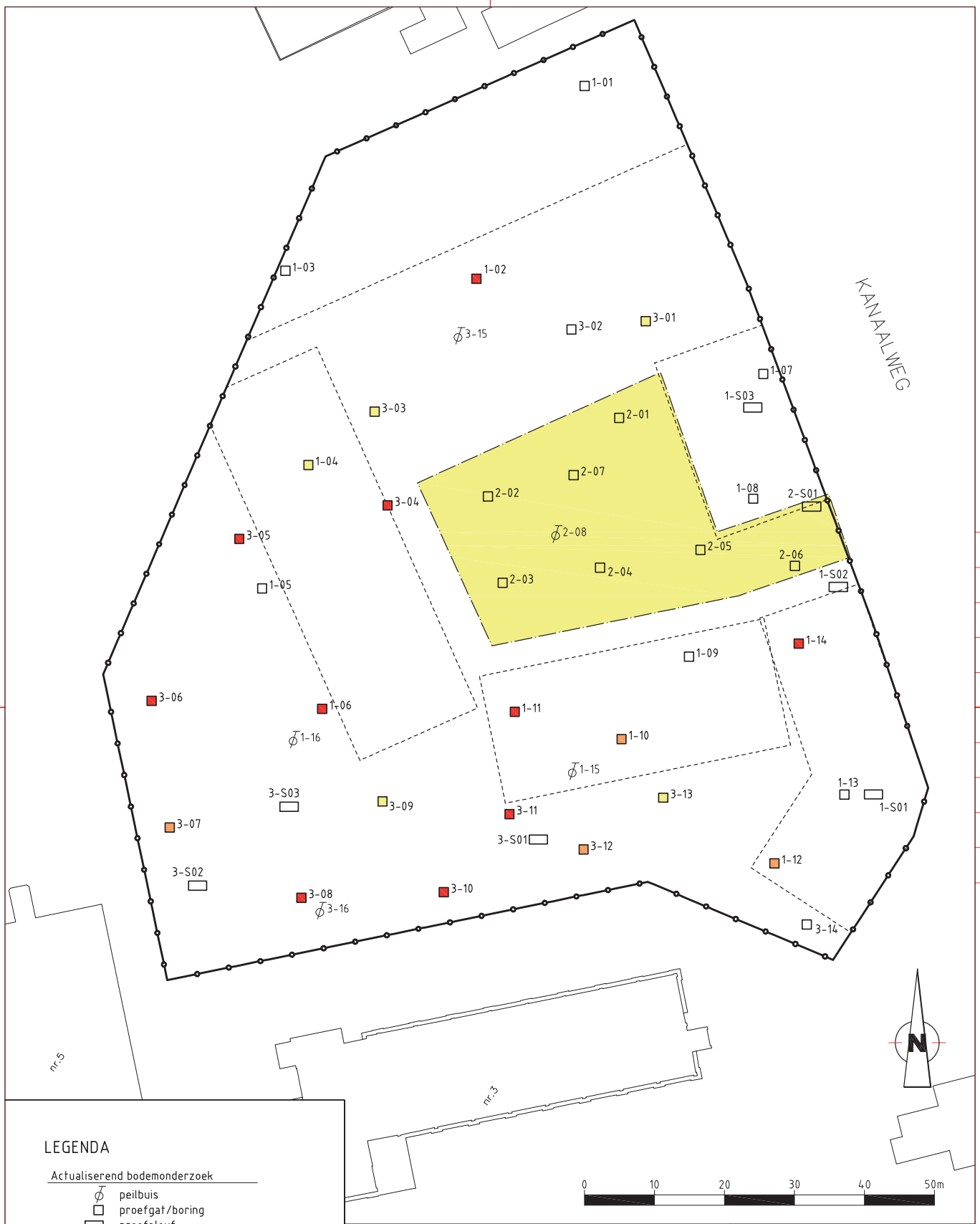
- onderzoekslocatie
- Onderdeel 1: Bouwprojecties
- Onderdeel 2: Haven
- verontreinigingscontour Koningin Wilhelminalaan 3

projekt	Kanaalweg 59 te Utrecht
onderdeel	Actualiserend bodemonderzoek - - -
werknummer	13102501

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf
Reggesingel 2
Postbus 202
7460 AE Rijssen
T +31 (0)548 51 52 00
F +31 (0)548 51 85 65
E rijssen@avecodebondt.nl

	getekend	gecontroleerd	gezien	blad	1 van 1	formaat	A3
naam	MMK	AVM	PVN	versie	01		
dat./par.	09-07-2013	09-07-2013	09-07-2013	bestandsnaam	13102501	schaal	1:500

tekening 2:
Verontreinigingssituatie som-PCB bovengrond



LEGENDA

Actualiserend bodemonderzoek

- peilbuis
- proefgat/boring
- proefsleuf

- onderzoekslocatie
- onderdeel 1: Bouwprojecties
- onderdeel 2: Haven

Overschrijding PCB in grond

- <AW
- >AW
- >T
- >I

>AW (MM2.1 en MM2.2)

projekt	Kanaalweg 59 te Utrecht
onderdeel	Actualiserend bodemonderzoek Verontreinigingssituatie som-PCB Bovengrond (0,0 - 0,5 m-mv) -
werknummer	13102501

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf
Reggesingel 2
Postbus 202
7460 AE Rijssen
T +31 (0)548 51 52 00
F +31 (0)548 51 85 65
E rijssen@avecodebondt.nl

	getekend	gecontroleerd	gezien	blad	1 van 1	formaat	A3
naam	MMK	AVM	PVN	versie	01		
dat./par.	01-10-2013	01-10-2013	01-10-2013	bestandsnaam	13102501_V2	schaal	1:500

Bijlage 9 Flora en fauna

Quickscan Kanaalweg 59 Utrecht

Aveco de Bondt

bezoekadres	Stationsweg 3
postbus	223
postcode	3970 AE Driebergen
telefoon	(0)343 52 31 00
telefax	(0)343 52 31 96
e-mail	info@avecodebondt.nl
internet	www.avecodebondt.nl

Kondor Wessels Projecten
Postbus 370
7460 AJ Rijssen ZJ Buren
De heer C. Duchateau

projectnaam	Quickscan Kanaalweg 59 Utrecht
projectnummer	131546
projectleider	Maarten Debruyne
referentie	MDE/131546/001
opdrachtgever	Kondor Wessels Projecten
postadres	Postbus 370
	7460 AJ Rijssen
contactpersoon	De heer C. Duchateau
status	Definitief
versie	1.0
aantal pagina's	16
datum	16 juli 2013
auteur	Msc. Maarten Debruyne
paraaf	
gecontroleerd	Ing. Edwin Bouwmeester

1 INLEIDING 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doel 3
1.3 Indeling van de rapportage 3
2 FLORA- EN FAUNAWET 4
3 HET PLANGEBIED 5
3.1 Ligging van het plangebied 5
3.2 Informatie locatiebezoek 5
3.3 Aanwezige elementen 5
3.4 Omschrijving van de ingreep 6
3.5 Beschermde gebieden 6
4 BESCHERMDE FLORA EN FAUNA 7
4.1 Onderzoeksmethoden 7
4.2 Resultaten 7
4.2.1 Vaatplanten 7
4.2.2 Broed- en watervogels 7
4.2.3 Grondgebonden zoogdieren 7
4.2.4 Overige soorten 8
4.2.5 Relaties tot beschermde gebieden in de omgeving 8
4.2.6 Overige ongewervelde soorten 8
5 EFFECTEN 9
5.1 Vaatplanten 9
5.2 Vogels 9
5.3 Grondgebonden zoogdieren 9
5.3.1 Vleermuizen 10
5.4 Overige soorten 10
5.5 Gebiedenbescherming 10
5.6 Overige ongewervelde soorten 10
6 CONCLUSIE 11
7 BRONNENLIJST 13
7.1 Literatuurlijst 13
7.2 Websites 13
BIJLAGEN 14

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op verzoek van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.
De aanleiding van de uitgevoerde quickscan vormt het voornemen om op de locatie woningbouw (appartementencomplex met parkeergarages en een jachthaven) te realiseren. In 2006 is reeds een quickscan uitgevoerd door Aveco de Bondt, deze quickscan is echter gedateerd en dient geactualiseerd te worden.

Volgens nationale en internationale regelgeving is het verplicht om, voordat de ingreep plaatsvindt onderzoek te doen naar het eventuele voorkomen van beschermde flora en fauna. Om dergelijk soortgericht veldonderzoek goed te kunnen plannen en uitvoeren is het noodzakelijk te weten welke flora en fauna (potentieel) voorkomen in het plangebied.
Naast het effect op beschermde soorten kan het nodig zijn om onderzoek te verrichten naar de eventuele negatieve effecten van de ingreep op de kwaliteit van beschermde gebieden in de omgeving.

1.2 Doel

Op basis van de Flora- en faunawet heeft de initiatiefnemer een onderzoeksplicht. Het doel van de quickscan flora en fauna is meerledig;

- onderzoek naar beschermde flora en fauna;
- vaststellen wat de effecten van het initiatief zijn op beschermde flora en fauna;
- indien als gevolg van het initiatief negatieve effecten op beschermde flora en fauna te verwachten zijn, dient te worden bepaald of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet benodigd is;
- vaststellen of er nader onderzoek naar flora en fauna plaats moet vinden;
- vaststellen of er nader onderzoek gedaan moet worden naar de effecten op beschermde gebieden;

1.3 Indeling van de rapportage

De quickscan flora en fauna bestaat uit 6 hoofdstukken. In hoofdstuk 2 is de Flora- en faunawet omschreven. De relevante regelgeving vormt het beoordelingskader waarbinnen de effecten van de ruimtelijke ingreep op de mogelijk aanwezige te beschermen flora en fauna worden getoetst. Hoofdstuk 3 beschrijft het project en de ligging van het plangebied. Hoofdstuk 4 bestaat uit de onderzoeksmethode van het archief- en veldonderzoek met de resultaten. In hoofdstuk 5 worden de effecten beschreven. De conclusies zijn weergegeven in hoofdstuk 6.

2 FLORA- EN FAUNAWET

De Flora- en faunawet beoogt de bescherming van in het wild levende planten en dieren, alsmede hun directe leefomgeving. Dit gebeurt onder meer door middel van:

- een algemene zorgplicht;
- enkele verbodsbepalingen.

Algemene zorgplicht

De Flora- en faunawet gaat uit van de 'algemene zorgplicht' (artikel 2). Deze zorgplicht bestaat uit bewust omgaan met soorten en een onderzoeksplicht.

Verbodsbepalingen

Op grond van de Flora- en faunawet (artikelen 8 tot en met 12)[1] is het verboden planten behorende tot een beschermde inheemse plantensoort te beschadigen. Beschermde inheemse dieren mogen niet worden gedood, verstoord, verwond, gevangen en bemachtigd.

Op 23 februari 2005 is het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet in werking getreden. De beschermde flora en fauna zijn onderverdeeld in drie tabellen overeenkomstig de brochure "Buiten aan het werk" van het toenmalige ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (nu Economische zaken, Landbouw en Innovatie of EL&I). Tabel 1 soorten zijn vrijgesteld bij ruimtelijke ingrepen en bestendig beheer. Tabel 2 soorten zijn niet zondermeer vrijgesteld en tabel 3 soorten zoals rugstreeppad, is een uitgebreide toets nodig als overtreding van artikel 8 tot en met 12 niet kan worden voorkomen.

Vogels

Vogelsoorten zijn niet in de tabellen opgenomen. Alle broedvogels in Nederland zijn beschermd. De nesten en de directe omgeving zijn tijdens het broedseizoen beschermd. Nesten van sommige vogelsoorten zijn jaarrond, dus ook buiten het broedseizoen, beschermd.

- [1]Artikel 8. Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.
- Artikel 9. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.
- Artikel 10. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.
- Artikel 11. Het is verboden nesten, holen of andere voortplanting- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.
- Artikel 12. Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

3 HET PLANGEBIED

3.1 Ligging van het plangebied

De onderzoekslocatie is gelegen aan de Kanaalweg 59, binnen de bebouwde kom van Utrecht. De XY-coördinaten van de onderzoekslocatie, waarvan de topografische ligging is aangegeven in bijlage 1, zijn: X = 135,85 en Y = 454,40. In bijlage 2 is een kadastrale kaart opgenomen met de grenzen van de onderzoekslocatie.
Het onderzochte perceel staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie R, nummers 832 en 834 en heeft een totale oppervlakte van circa 1,1 hectare. De onderzoekslocatie ligt op een bedrijventerrein. Noordoostelijk bevinden zich de Kanaalweg en het Merwedekanaal. Ten zuiden van de locatie bevindt zich een kantoorgebouw en ten noorden en noordwesten een voormalig defensie terrein en een hulpwarmtecentrale. Voorheen was de locatie in gebruik als een verf- en lakfabriek en voor de inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval. Nadien zijn de gebouwen gesloopt en is het terrein in gebruik geweest door zogenaamde ‘stadsnomaden’. Momenteel is de locatie braakliggend.

3.2 Informatie locatiebezoek

Ten behoeve van de quickscan is een locatiebezoek uitgevoerd op 16 juli 2013.
Het locatiebezoek is uitgevoerd om een algemene indruk van de locatie te verkrijgen en is niet bedoeld om een volledige inventarisatie van soorten en/of ecologische waarden te verkrijgen.
Tijdens het locatiebezoek zijn enkele foto’s gemaakt. Deze foto’s zijn opgenomen in bijlage 1.
Ten tijde van het locatiebezoek was de locatie geheel onbebouwd en braakliggend.
De vegetatie bestaat voornamelijk uit grassen (Gramineae). Naast grassen zijn ook andere wilde plantensoorten waargenomen waaronder Jakobskruid.
Tijdens het locatiebezoek zijn de volgende vogelsoorten waargenomen: Houtduif, Merel en kraaien. De locatie is geschikt voor broedvogels, waarbij met name de populieren langs de Kanaalweg, de braamstruiken en de wilgenrij langs de zuidelijke terreingrens van belang zijn.
Daarnaast zijn enkele kenmerken waargenomen die duiden op het mogelijk voorkomen van zoogdieren. Er zijn verschillende konijnen waargenomen op het terrein.
In 2008 is door Aveco de Bondt een bomenplan opgesteld (Boombehandelingsplan Kanaalweg – Utrecht). Er zullen verschillende bomen gekapt moeten worden t.b.v. de werkzaamheden.
Tijdens het locatie bezoek zijn meer bomen aangetroffen die vergunningsplichtig kunnen zijn dan staan aangegeven in het bomenplan uit 2008. Om hier een duidelijk beeld van te krijgen dient een update van het bomen plan te worden uitgevoerd.

3.3 Aanwezige elementen

Binnen het plangebied zijn de volgende elementen aanwezig:

- Bomen
- Struiken

3.4 Omschrijving van de ingreep

De initiatiefnemer is voornemens om in het plangebied volgende werkzaamheden uit te voeren:

- Klepelen;
- Kappen bomen (afhankelijk van het inrichtingsplan wordt de hoeveelheid te kappen bomen nader bepaald);
- Nieuwbouw.

De Flora- en faunawet hanteert een aantal belangen waaronder een ingreep kan vallen.

Onderhavige ingreep valt onder het volgende belang:

j. de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

3.5 Beschermde gebieden

Binnen een straal van 2 kilometer rondom de onderzoekslocatie liggen geen speciale beschermingszones zoals bedoeld in de Natuurbeschermingswet.

4 BESCHERMDE FLORA EN FAUNA

4.1 Onderzoeksmethoden

Op grond van de aanwezige ecotopen is naar aanleiding van het veldbezoek een inschatting gemaakt van de beschermde flora en fauna die mogelijk in het plangebied voorkomen. Omdat onderhavige activiteit in de categorie ruimtelijke ordening valt, wordt in dit hoofdstuk van soorten uit Tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet een beoordeling gemaakt. Voor soorten uit Tabel 1 geldt een algehele vrijstelling, waarbij wel rekening gehouden dient te worden met de zorgplicht.

4.2 Resultaten

4.2.1 Vaatplanten

Tijdens het locatiebezoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet.

In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en faun Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt aangegeven dat er mogelijk Hondskruid en Wilde marjolein (beide tabel 2) in de berm langs het Merwedekanaal kan voorkomen. Deze soorten zijn niet aangetroffen tijdens het locatiebezoek.

4.2.2 Broed- en watervogels

Op de locatie zijn enkele vogelsoorten aangetroffen, zoals de Merel, Kraai en Houtduif. Jaarrond beschermde nesten zijn niet waargenomen tijdens het veldbezoek. In de bomen zijn ook geen sporen van broedende vogels waargenomen.
Maatregelen zijn aan de orde als tijdens ruimtelijke ingrepen vogels aanwezig zijn op de locatie. Met de voorgenomen ingrepen kunnen namelijk de artikelen 10 (opzettelijk verontrusten) en 11 (verstoren van vaste rust- en verblijfsplaatsen) van de Flora- en faunawet overtreden worden. Op grond van artikel 75 een kan alleen voor artikel 10 ontheffing worden verkregen, waarbij de aanvraag wordt onderworpen aan een uitgebreide toets. Voor het verstoren of verontrusten van broedende vogels (artikel 11) kan geen ontheffing verleend worden. Werkzaamheden moeten daarom altijd buiten het broedseizoen (half maart tot half juli) worden uitgevoerd.

4.2.3 Grondgebonden zoogdieren

Tijdens het veldbezoek zijn geen vleermuizen aangetroffen. Het voorkomen van vleermuizen op de projectlocatie kan echter niet worden uitgesloten. In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en faun

Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt aangegeven dat de meervleermuis en de watervleermuis het Merwedekanaal mogelijk gebruikt als foerageergebied. De bomenrij langs het kanaal kan ook mogelijk gebruikt worden door vleermuizen voor navigatie of voor foerageermogelijkheid. In de bomen zijn geen holen of spleten waargenomen die geschikt zijn als verblijfplaats voor de vleermuis.
Tijdens het locatiebezoek zijn enkele Konijnen aangetroffen. Kenmerken of sporen van overige zoogdierensoorten zijn niet waargenomen.

4.2.4 Overige soorten

Door de aanwezigheid van oppervlaktewater (Merwedekanaal) kan sprake zijn van het voorkomen van amfibieën, libellen en vissen. Het voorkomen van beschermde soorten uit deze soortgroepen is tijdens het locatiebezoek niet geverifieerd. In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en faun a Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt rivierdonderpad als een mogelijke soort in het Merwedekanaal aangeduid.

Sporen of kenmerken van overige beschermde of rode-lijstsoorten uit de overige soortgroepen van tabel 1 zijn niet waargenomen en worden niet verwacht op de locatie. Maatregelen ten aanzien van overige soorten worden derhalve niet nodig geacht.

4.2.5 Relaties tot beschermde gebieden in de omgeving

Onderhavige onderzoekslocatie is niet aangewezen als een speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn. Ook bevinden zich binnen een straal van 2 kilometer geen beschermde natuurgebieden.

4.2.6 Overige ongewervelde soorten

Beschermde insecten, slakken en weekdieren worden gezien het biotoop niet verwacht.

5 EFFECTEN

Op grond van de resultaten van het veldbezoek en het literatuuronderzoek en de te verwachten effecten van de ingreep is een toetsing aan de Flora- en faunawet uitgevoerd. Uit deze toetsing volgt welke negatieve effecten verwacht kunnen worden en welke soorten daarbij betrokken zijn. Ook geeft de toetsing aan of aanvullend onderzoek dan wel een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is vereist. Voorts is onderzocht of negatieve effecten op beschermde gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten of dat hier nog aanvullend onderzoek voor nodig is.

5.1 Vaatplanten

Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora- en faunawet. Voor de eventuele verwijdering van op de locatie aanwezige bomen is een kapvergunning benodigd. In de kapvergunning kunnen compenserende maatregelen zijn opgenomen zoals bijvoorbeeld de herplant van bomen elders op de locatie.

Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

5.2 Vogels

Werkzaamheden die uitgevoerd worden tijdens het broedseizoen kunnen leiden tot verstoring van broedgevallen van algemene vogelsoorten uit met name het stedelijk gebied. Omdat alle vogels tijdens het broeden beschermd zijn, kunnen werkzaamheden tijdens het broedseizoen leiden tot een overtreding van de Flora- en faunawet.
Hoewel momenteel geen nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van (jaarrond beschermde) nesten. Deze kans is echter bijzonder klein aangezien bijna alle vogels in deze tijd van het jaar de bouw van hun nest reeds hebben afgerond. De bomen die gekapt moeten worden kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Hoewel de kans klein is, kan dan wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora-en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

5.3 Grondgebonden zoogdieren

Omdat beschermde zoogdieren kunnen worden uitgesloten, zal bij de uitvoering van het project geen sprake zijn van negatieve effecten op beschermde soorten. Het Konijn betreft geen

beschermde soort. Ten aanzien van de bovengenoemde zoogdieren zijn derhalve geen maatregelen nodig in verband met de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. Er geldt wel te allen tijde een algemene zorgplicht.

5.3.1 Vleermuizen

Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.
Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen.
Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden.
Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

5.4 Overige soorten

Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep op een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.
Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën (maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

5.5 Gebiedenbescherming

Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk.
Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een ‘nee-tenzij’ toets is niet nodig.

5.6 Overige ongewervelde soorten

Omdat de aanwezigheid van overige strikter beschermde ongewervelde soorten kan worden uitgesloten, zal bij de uitvoering van het project geen sprake zijn van negatieve effecten op beschermde soorten.

6 CONCLUSIE

Op basis van de uitgevoerde quickscan wordt geconcludeerd dat er in de flora- en faunawet geen beschermde diersoorten voorkomen op de locatie. De plannen (bouw van een appartementen complex met een jachthaven) en de hieruit voortvloeiende ruimtelijke ingrepen kunnen derhalve nadelige gevolgen hebben inzake de in de Flora- en faunawet beschermde soorten.

Vaatplanten
Met het uitgevoerde onderzoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet. Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora- en faunawet. Wel is voor het verwijderen van op de locatie aanwezige bomen een kapvergunning benodigd. Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

Vogelsoorten
Hoewel momenteel geen jaarrond beschermde nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. De te kappen bomen kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora-en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

Zoogdieren
Op de locatie zijn kenmerken van het voorkomen van het Konijn aangetroffen.
Konijnen zijn niet strikt beschermd. Wel geldt de zorgplicht, wat betekent dat de werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden op een manier dat de konijnen altijd kunnen vluchten. Verder luid het advies de projectlocatie ongeschikt te maken voor zoogdieren. Dit kan door de locatie regelmatig te bewerken zodat het voor zoogdieren geen geschikte locatie meer is.
Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.
Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen.
Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden.
Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

Overige soorten
Ten behoeve van de aanleg van de jachthaven zal een doorbraak in het Merwedekanaal gemaakt worden. Ter plaatse van deze doorbraak is mogelijk sprake van het voorkomen van amfibieën, libellen en vissen.
Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep op een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.
Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën (maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

Gebiedenbescherming
Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk.
Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een ‘nee-tenzij’ toets is niet nodig.

Planning en voortgang
De klepelwerkzaamheden wil men zo snel mogelijk uitvoeren om het gebied kaal te maken. Bij deze werkzaamheden moet van uit de zorgplicht rekening gehouden worden met de aanwezige diersoorten. Men moet klepelen naar de vluchtweg en mogelijk blijvende groenelementen toe. De aanwezige diersoorten kunnen hier naar toe vluchten.
Wanneer het terrein na het klepelen kaal wordt gehouden is de kans op vestiging van flora en fauna minimaal en is bij het bouwklaar maken van het terrein de kan s op vertraging geminimaliseerd.
Bij het creëren van de doorsteek van de oever naar het Merwedekanaal moet gezorgd worden dat de oevers en de strook waar de doorsteek plaats vindt, vanaf het begin van het voorjaar kaal zijn. Hierdoor kunnen geen vogels of andere soortgroepen als beschermde libellen zich hier vestigen.

7 BRONNENLIJST

7.1 Literatuurlijst

Bureau Waardenburg. Beschermde flora en fauna Utrecht, 2010.
Aveco de Bondt. Quickscan flora en fauna Kanaalweg 59 te Utrecht, 2006.

7.2 Websites

www.quickscanhulp.nl
www.ravon.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/elenil
www.soortenbank.nl
www.sovon.nl
www.telmee.nl
www.vlinderstichting.nl
www.waarneming.nl
www.zoogdiervereniging.nl
www.google.nl
www.synbiosis.alterra.nl

- Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen (2011). "Soortenstandaard rugstreeppad"
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (2005)."Buiten aan het werk? Houd tijdig rekening met beschermde dieren en planten!"
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (2009). "Uitleg aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen

BIJLAGEN

Bijlage 1. Foto's locatiebezoek



Foto 1: Sporen van een Konijn.



Foto 2: De dichte begroeiingen met bramen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.

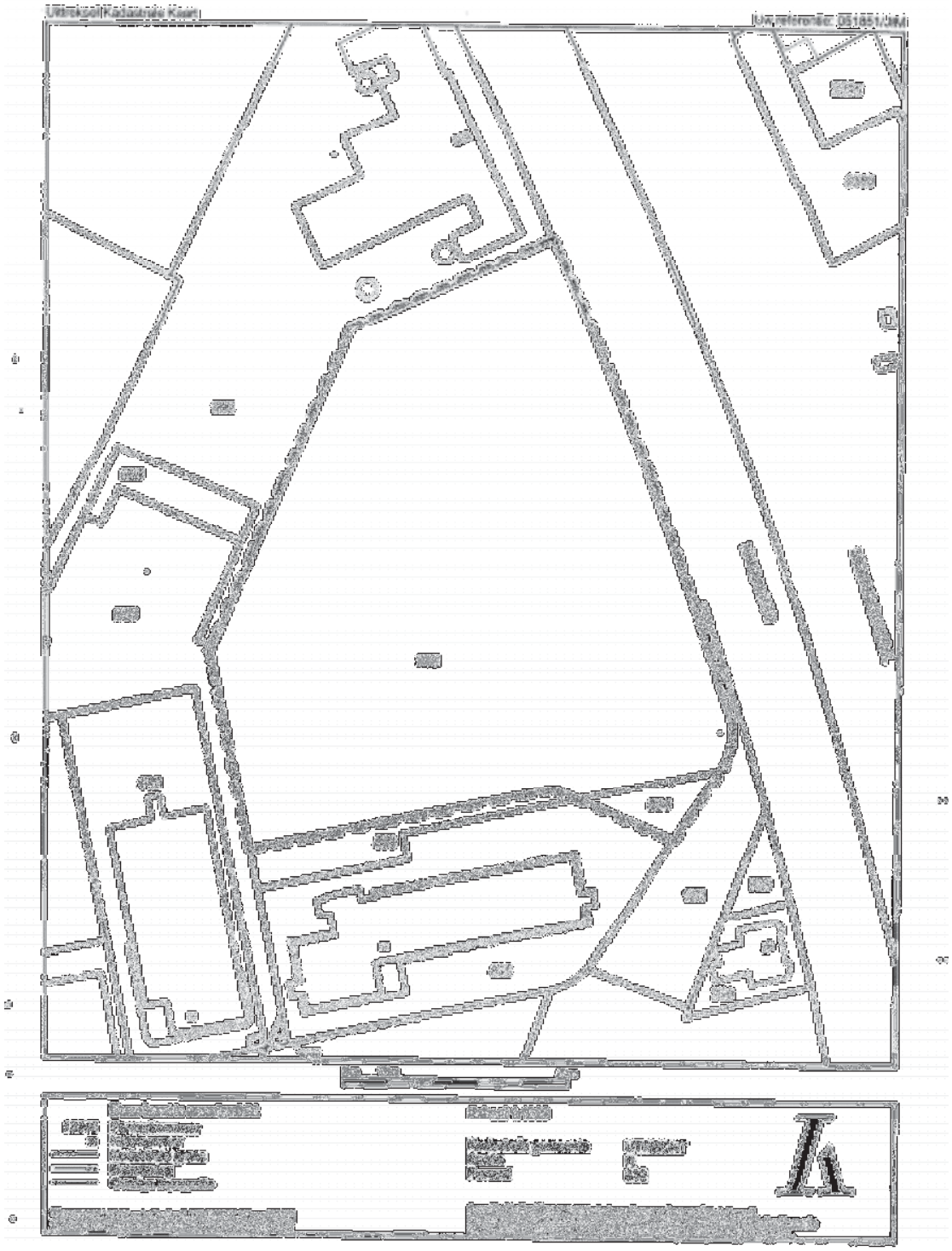


Foto 3: De dichte begroeiingen met bomen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.



Foto 4: De dichte begroeiingen met bramen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.

Bijlage 1. Kadastrale kaart met grenzen onderzoekslocatie.



Bijlage 10 Bomeninventarisatie

Bomeninventarisatie Kanaalweg 59 Utrecht

Ter attentie van	Cyrille Duchateau
Datum	26 juli 2013
Projectnummer	131483
Onderwerp	Bomeninventarisatie Kanaalweg 59 Utrecht

Aanleiding

Naar aanleiding van de quickscan op de Kanaalweg 59 te Utrecht is besloten nog een aanvullende controle uit te voeren. Alle bomen op de locatie dienen geïnventariseerd te worden om een update te krijgen van de bomen die er nu nog staan en kapvergunning plichtig zijn. Ten behoeve van de geplande werkzaamheden, de realisatie van woningbouw (appartementencomplex met parkeergarages en een jachthaven), dienen verschillende bomen gekapt te worden. In 2006 is reeds een quickscan uitgevoerd door Aveco de Bondt en in 2007 is door Aveco de Bondt een bomeninventarisatie uitgevoerd. Beide rapportages zijn echter gedateerd en dienen geactualiseerd te worden. De quickscan is op 16 juli 2013 opnieuw uitgevoerd en hier heeft u reeds een rapportage van ontvangen.

In de rapportage, Boombehandelingsplan Kanaalweg – Utrecht uit 2008, is de bomeninventarisatie samengevoegd met een voorstel voor het inrichten van het openbaar gebied als onderdeel van het onderhavig plan. In het boombehandelingsplan is tevens aangegeven welke bomen in de toekomstige situatie worden behouden en zich ter plaatse van het plangebied zullen bevinden. Deze situatie is ondertussen gewijzigd.

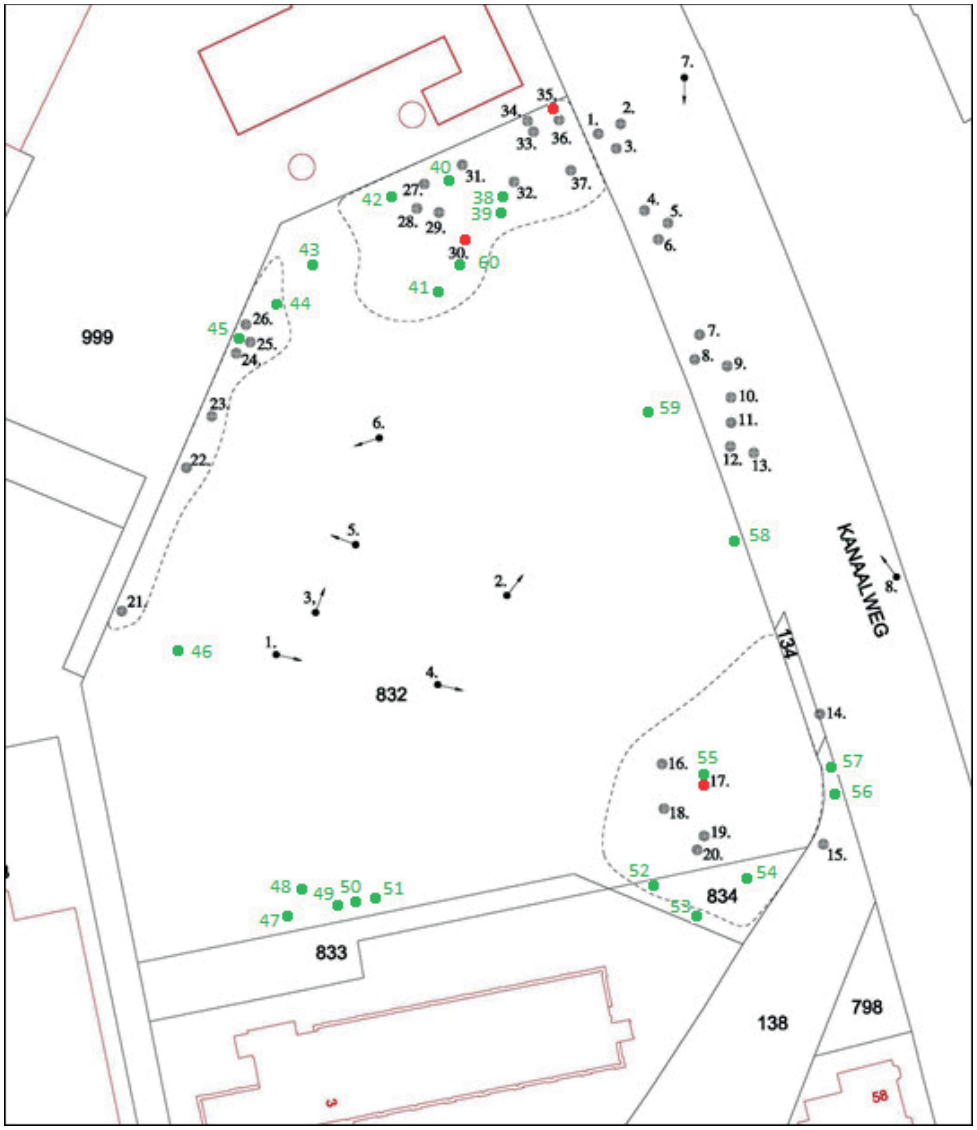
In de bomeninventarisatie zijn alleen bomen met een diameter >15 cm geïnventariseerd en overige begroeiingen met een diameter <15 cm zijn beschouwd als natuurlijke opslag. Daarom kunnen bomen die destijds niet zijn meegenomen in de inventarisatie ondertussen zijn gegroeid tot een vergunningsplichtige omvang. Derhalve wordt nu een nieuwe inventarisatie gemaakt aan de hand van de beschikbare gegevens uit 2008.

Kapverordening

Artikel 85 van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht geeft aan dat het verboden is een houtopstand te vellen of te doen vellen zonder vergunning van burgemeester en wethouders. Dit verbod geldt niet voor bomen met een dwarsdoorsnede van de stam tot maximaal 15 centimeter op 1,3 meter hoogte boven het maaiveld.

Bomeninventarisatie

Op donderdag 25 juli 2013 is een bomeninventarisatie uitgevoerd door Aveco de Bondt op de planlocatie. Hieronder is de tekening opgenomen uit het boombehandelingsplan uit 2008 met daarop ingetekend de locatie van de bomen in het plangebied uit 2008. In de lijst op de volgende pagina staan de betreffende bomen omschreven, corresponderend met het nummer op de kaart. Op de kaart is in rood en groen aangegeven hoe de situatie uit 2008 eventueel is gewijzigd.



Figuur 1. Bomeninventarisatie uit 2008 aangevuld met nieuwe bomennummers. (groen betreft nieuwe bomen, rood betreft bomen die niet meer zijn aangetroffen).

Nummer	Soort	Wetenschappelijke naam
1	Gewone es	Fraxinus excelsior
2	Gewone es	Fraxinus excelsior
3	Gewone es	Fraxinus excelsior
4	Canadese populier	Populus x canadensis
5	Canadese populier	Populus x canadensis
6	Canadese populier	Populus x canadensis
7	Canadese populier	Populus x canadensis
8	Canadese populier	Populus x canadensis
9	Canadese populier	Populus x canadensis
10	Canadese populier	Populus x canadensis
11	Canadese populier	Populus x canadensis
12	Canadese populier	Populus x canadensis
13	Canadese populier	Populus x canadensis
14	Canadese populier	Populus x canadensis
15	Gewone es	Fraxinus excelsior
16	Wilg	Salix
17	Wilg	Salix
18	Wilg	Salix
19	Wilg	Salix
20	Wilg	Salix
21	Acacia	Robinia pseudoacacia
22	Canadese populier	Populus x canadensis
23	Canadese populier	Populus x canadensis
24	Canadese populier	Populus x canadensis
25	Canadese populier	Populus x canadensis
26	Canadese populier	Populus x canadensis
27	Canadese populier	Populus x canadensis
28	Wilg	Salix
29	Wilg	Salix
30	Wilg	Salix
31	Canadese populier	Populus x canadensis
32	Wilg	Salix
33	Canadese populier	Populus x canadensis
34	Canadese populier	Populus x canadensis
35	Canadese populier	Populus x canadensis
36	Canadese populier	Populus x canadensis
37	Canadese populier	Populus x canadensis
38	Canadese populier	Populus x canadensis
39	Canadese populier	Populus x canadensis
40	Acacia	Robinia pseudoacacia
41	Wilg	Salix
42	Canadese populier	Populus x canadensis
43	Wilg	Salix
44	Canadese populier	Populus x canadensis
45	Canadese populier	Populus x canadensis
46	Wilg	Salix
47	Wilg	Salix
48	Canadese populier	Populus x canadensis
49	Wilg	Salix
50	Wilg	Salix
51	Wilg	Salix
52	Populier	populus spec
53	Wilg	Salix
54	Populier	populus spec
55	Canadese populier	Populus x canadensis
56	Gewone es	Fraxinus excelsior
57	Gewone es	Fraxinus excelsior
58	Canadese populier	Populus x canadensis
59	Canadese populier	Populus x canadensis
60	Wilg	Salix

Tabel 1. Bomenlijst met corresponderende nummers uit figuur 1.

Conclusie

De situatie uit 2008 is gewijzigd. Er zijn meer bomen aangetroffen waarvoor een vergunning aangevraagd dient te worden volgens de gemeentelijke kapverordening indien deze worden gekapt. Het betreft dezelfde soorten bomen als die er al staan. De natuurlijke opslag op het terrein is niet vergunningsplichtig en kan zonder probleem verwijderd worden.

Bijlage 11 Waterparagraaf

Rapport

Waterparagraaf
Kanaalweg 59 te Utrecht

Aveco de Bondt

bezoekadres Reggesingel 2
postbus 202
postcode 7460 AE Rijssen
telefoon +31 (0) 548 51 52 00
telefax + 31 (0) 548 51 85 65
e-mail rijssen@avecodebondt.nl
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam Waterparagraaf Kanaalweg 59 te Utrecht
projectnummer 13.1025
kenmerk JHS/131025

opdrachtgever Kondor Wessels Projecten
postadres Postbus 370
7460 AJ Rijssen
contactpersoon de heer C. Duchateau

status Definitief
versie 02

datum 16 juni 2014

auteur J.W. Hendriks

paraaf 

gecontroleerd B.J.M. Beernink

SAMENVATTING

Achtergrond

Sinds 1 november 2003 dient in de ruimtelijke onderbouwing van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie.

Het plangebied waar onderhavige watertoets voor is uitgevoerd bevindt zich in de bebouwde kom van Utrecht. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie, nummer 569 en heeft een totale oppervlakte van circa 1 ha. Het maaiveld bevindt zich op een hoogte van circa NAP +1,9 m.

Bodem en grondwater

De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m.

De grondwaterstand bevindt zich op een diepte van circa 1,9 m minus maaiveld.

Omgang hemelwater/afkoppelen

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m^2 verhard oppervlak (3.750 m^2 bestaande uit daken en 4.250 m^2 overige verharding) moet 1.200 m^2 open water worden gerealiseerd.

Drooglegging en ontwateringseisen

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +2,1m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 4

2 LOCATIEGEGEVENS 5
2.1 Begrenzing plangebied 5
2.2 Vroeger grondgebruik 5
2.3 Toekomstig grondgebruik 5
2.4 Beschrijving bodemopbouw en hoogteligging 6
2.5 Beschrijving bestaande rioolsysteem 6
2.6 Beschrijving watersysteem 6
2.6.1 Oppervlaktewater 6
2.6.2 Waterveiligheid 7
2.6.3 Huidige waterpeilen oppervlaktewater 7
2.6.4 Situatie water aan- en afvoer 8
2.6.5 Geohydrologie 8
2.6.6 Grondwater 9
2.7 Bodemkwaliteit 9

3 BELEID 10
3.1 Rijksbeleid 10
3.2 Provincie 10
3.3 Gemeente 11
3.4 Hoogheemraadschap 11
3.5 Rijkswaterstaat 12

4 WATERAFVOER 13
4.1 Afkoppelen 13
4.1.1 Voorwaarden afkoppelen hemelwater 14
4.2 Toename verhard oppervlak en watercompensatie 14
4.2.1 Maatgevende regenbui dimensionering waterberging/zuivering 14
4.3 Toekomstige waterpeilen en peilfluctuaties 15
4.4 Gewenste drooglegging 15
4.5 Watervergunning 16

5 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN 18

Bijlagen

Bijlage 1: Topografische ligging onderzoekslocatie

Tekeningen

Tekening 1: Toekomstige situatie plangebied

1 INLEIDING

In opdracht van Konder Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een waterparagraaf opgesteld ten behoeve van een herontwikkelingslocatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

Sinds 1 november 2003 dient in de ruimtelijke onderbouwing van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

Het doel van de Watertoets is ervoor zorg te dragen dat wateraspecten goed belicht en expliciet betrokken worden in de besluitvorming van de ruimtelijke plannen met betrekking tot onderhavig plangebied.

Ten behoeve van de watertoets wordt in een waterparagraaf inzicht verkregen in de (geo)hydrologie van het plangebied en de samenhang met de omgeving.

In de volgende hoofdstukken wordt verslag gedaan van het uitgevoerde onderzoek.

2 LOCATIEGEGEVENS

2.1 Begrenzing plangebied

Voor de formulering van de basisgegevens is o.a. gebruik gemaakt van de topografische kaart, schaal 1:25.000. De volgende locatiespecifieke gegevens zijn geformuleerd:

- De locatie ligt aan Kanaalweg 59, westelijk van het Merwede kanaal binnen de bebouwde kom van Utrecht.
- Het terrein heeft een totale oppervlakte van 10.299 m^2;
- Het perceel staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie, nummer 569;
- De maaiveldhoogte bedraagt circa NAP +1,9 m;
- De XY-coördinaten van het centrum van de locatie zijn: X = 135,850 en Y = 454,450.

De locatie wordt van het Merwedekanaal gescheiden door de Kanaalweg. De topografische ligging is aangegeven in Bijlage 1.

De percelen ten noorden, oosten en ten zuiden van de onderzoekslocatie zijn in gebruik door respectievelijk een warmtehulpcentrale van de UNA en diverse kantoorgebouwen. Aan de overzijde van het Merwedekanaal wordt de woonwijk Dichterswijk West ontwikkeld.

Voor een overzicht van de locatie wordt verwezen naar Tekening 1.

2.2 Vroeger grondgebruik

Het terrein is in 1950 in gebruik genomen als bedrijfsterrein. Het plangebied betreft in de huidige vorm een braakliggend bedrijfsterrein van de voormalige Verf- en lakfabriek Chemietex. Tevens is het terrein in gebruik geweest door de Van Vliet Groep voor de inzameling, opslag en verwerking van (klein) chemisch afval. Het huidige gebruik en bedrijfsbestemming van het perceel zullen in de nabije toekomst worden gewijzigd in een woonbestemming. Temidden van de bebouwing zal tevens een haven worden gerealiseerd voor pleziervaartuigen (zie voor de toekomstige situatie van het plangebied Tekening 1).

2.3 Toekomstig grondgebruik

Als voorkeursmodel voor de inrichting van het plangebied is gekozen voor wonen aan een binnenhaven. Appartementen zijn in een U-vorm rond een te graven binnenhaven gesitueerd. De binnenhaven krijgt een koppeling met het Merwedekanaal.

Het totaal bebouwd oppervlak bedraagt circa 3.750 m^2. Het oppervlak van de haven wordt geschat op circa 1.250 m^2. Het resterende oppervlak van circa 4.250 m^2 aan de voorzijde van de bebouwing zal worden ingericht als plein, straat, stoep, parkeerterrein en groenstrook.

2.4 Beschrijving bodemopbouw en hoogteligging

Uit boorprofielen verkregen met het actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht, rapportnummer 04.06.004.BR.12.OKL, AMOS Milieutechniek b.v., d.d. 13 oktober 2004 blijkt het volgende:
De maximale boordiepte bedroeg 3 m. Binnen deze 3 m zijn afwisselend klei en zandlagen aangetroffen van verschillende dikte, op verschillende dieptes. De bodemopbouw is derhalve heterogeen. De zandlagen lopen in samenstelling uiteen van uiterst fijn tot uiterst grof.

2.5 Beschrijving bestaande rioolsysteem

Uit gegevens van de gemeente Utrecht, afdeling DSB (tel 030 – 286 43 76) blijkt dat diagonaal over het terrein een riolering loopt (diameter 300 – 450), aangelegd in 1958. Dit riool zal voorafgaand aan de nieuwbouw, ten tijde van het bouwrijpmaken, moeten worden verwijderd en afgedopt.

Ter plaatse van de Kanaalweg loopt een vuilwateriool. Er is geen hemelwaterriool aanwezig. Het riool heeft een diameter van 500-750 en dateert eveneens uit 1958. Om de toegang tot het haventje te kunnen opengraven, dient het riool verwijderd te worden. Het verleggen van het riool heeft de voorkeur boven de aanleg van een sifonconstructie, de bovenstroomse aanvoer is namelijk zeer beperkt en een sifon is ten aanzien van beheer en onderhoud niet wenselijk.

In een op te stellen rioleringsplan zal mede een oplossing gevonden moeten worden voor het bestaande riool onder de Kanaalweg.

2.6 Beschrijving watersysteem

2.6.1 Oppervlaktewater

Het Merwedekanaal, gelegen aan de oostzijde van de onderzoekslocatie, is een kanaal in de Nederlandse provincies Utrecht en Zuid-Holland. Het verbindt het Amsterdam-Rijnkanaal in de stad Utrecht met de Boven-Merwede ten zuiden van Gorinchem. Van noord naar zuid loopt het kanaal door of langs de plaatsen Utrecht, Nieuwegein, Vianen, Meerkerk en Gorinchem. Tussen Nieuwegein en Utrecht wordt het Merwedekanaal gekruist door het Amsterdam-Rijnkanaal en tussen Nieuwegein en Vianen door de rivier de Lek.

Oorspronkelijk liep het Merwedekanaal van Amsterdam naar Gorinchem. Het kanaal was in feite grotendeels een verbreding en verdieping van de uit 1825 stammende Keulse Vaart. Het besluit over het aanleggen van het Merwedekanaal werd genomen in 1881. In 1892 werd het nieuwe kanaal officieel in gebruik genomen.Omdat het Merwedekanaal niet meer aan de eisen van toendertijd voldeed, werd het langere, bredere en diepere Amsterdam-Rijnkanaal geprojecteerd. Het traject Amsterdam-Utrecht werd in 1952 onderdeel van dit nieuwe kanaal. Beheer en onderhoud van het Merwedekanaal is in handen van Rijkswaterstaat.

2.6.2 Waterveiligheid

Het Merwedekanaal was in het verleden aangewezen als waterkering (type 'overige waterkering'). Het Algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap heeft op 2 oktober 2013 besloten een aantal overige waterkeringen, waaronder het Merwedekanaal, te laten vervallen. Concreet betekent dit dat het waterschap voor dit onderdeel (werkzaamheden in de waterstaatswerkzone) geen eisen stelt aan het ontwerp en dat de initiatiefnemer voor het plan geen watervergunning hoeft aan te vragen.

Toch wordt door het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden geadviseerd, gezien het thema waterveiligheid, om rekening te houden met de uitgangspunten zoals die besproken zijn tijdens het overleg op 28 augustus 2008 (*Notulen overleg Keur HDSR Kanaalweg 59 Utrecht):*

- *Op 1 september 2008 heeft M. van de Beek van het waterschap per e-mail laten weten dat de kerende hoogte, waarmee rekening dient te worden gehouden, +1,15 NAP bedraagt.*
- *Voor de woningen langs de noordzijde van de binnenhaven wordt een geschikt vloerpeil gekozen zodat ook deze woningen binnen de waterkering vallen.*
- *De as van de huidige waterkering over de Kanaalweg is gelijk aan de as van de weg.*

2.6.3 Huidige waterpeilen oppervlaktewater

Het streefpeil op het Merwedekanaal bedraagt 0,58 m +NAP (vastpeil). Er moet worden uitgegaan van een maximaal waterpeil van ongeveer 0,95 m +NAP. Onderstaand is een overzichtskaart opgenomen van de verschillende peilgebieden.



Afb 1. Overzichtskaart peilgebieden.

2.6.4 Situatie water aan- en afvoer

Een teveel aan oppervlaktewater verlaat het gebied:

- via verdamping;
- via de Kromme Rijn naar de stad Utrecht en vandaar naar de Vecht of via de Vaartse Rijn en onder het Amsterdam-Rijnkanaal door het Merwedekanaal in, via de Doorslag de Hollandse IJssel in naar zee;
- via het Amsterdam-Rijnkanaal.

2.6.5 Geohydrologie

De regionale geohydrologische gegevens zijn ontleend aan de Grondwaterkaart van Nederland, kaartblad 31 oost, 32 west, 38 oost 39 west DGV/TNO 1987.

Het maaiveld ligt op circa 1,9 m+NAP.

De geohydrologische opbouw is schematisch weergegeven in tabel 1. Bij de beschrijving van de geohydrologische opbouw is o.a. uitgegaan van boring 31H172 van 369 m diep. Boring 31H172 ligt op 1 km ten noordoosten van de onderzoekslocatie. De kans bestaat dat de oorspronkelijk deklaag verwijderd is bij het bouwrijp maken van de locatie. Direct onder de deklaag bevindt zich het eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m. Onder de tweede scheidende laag komt een dik pakket voor van afwisselend klei- en zandlagen. Deze reeks opeenvolgende scheidende en watervoerende pakketten zijn allen aangetoond in boring 31H172.

tabel 1: Geohydrologische opbouw

Pakket	**Formatie**	**Diepte [m-mv]**	**Samenstelling**	**kD-waarde [m^2/dag]**
Deklaag	Westland	0 – 2	Klei, veen en lemig zand	-
1e Watervoerende pakket	Twente, Drente, Urk, Sterksel	2 - 50	Fijn zand en grof, grindhoudend zand	Ca. 2.500
1e Scheidende laag	Kedichem	50 – 75	Klei, leem en slibhoudende zand	-
2e Watervoerende pakket	Harderwijk	75 - 105	Overwegend grof zand	Ca. 2.000
2e Scheidende laag	Tegelen	105 – 110	Klei	-
3e Watervoerend pakket	Tegelen, Maassluis	110 - ?	Grove zanden en matig grove tot fijne zanden	
3e Scheidende laag	Tegelen, Maassluis	?	Klei	

2.6.6 Grondwater

Ten tijde van de monitoringsrondes is het grondwater aangetroffen op een diepte variërend van 0,95 tot 2,1 m-mv, als gevolg van een geaccidenteerd maaiveld.

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket. De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren. Het doel van het meetnet is om informatie over de stijghoogten en stromingsrichting van het grondwater te verkrijgen.

De gemiddelde, langjarige karakteristieke grondwaterstanden van het 1 watervoerende pakket zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (09-10-2012). Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde grondwaterstanden en seizoensvariatie verondersteld: droge periode (GLG) = NAP +0.10 m, natte periode (GHG) = NAP +0.45 m en gemiddeld (GGG) = NAP +0.25 m. De grondwaterstroming is westelijk gericht.

Er zijn geen grote grondwateronttrekkingen bekend in de omgeving van het plangebied die van invloed kunnen zijn op de lokale grondwaterstroming. Er zijn geen aanwijzingen voor het optreden van kwel.

2.7 Bodemkwaliteit

In de vaste bodem is in het verleden sprake geweest van twee verontreinigingskernen met minerale olie. Het grondwater was eveneens op deze twee plaatsen verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromaten. Inmiddels zijn saneringswerkzaamheden uitgevoerd waarvan de resultaten beschreven zijn in het evaluatierapport met kenmerk: “Evaluatie bodemsanering Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 96844, d.d. 4 maart 1999, Chemielinco”. In deze evaluatie is geconcludeerd dat voor de sanering van zowel de vaste bodem als het grondwater de saneringsdoelstellingen zijn bereikt. Door de gemeente Utrecht is goedkeuring verleend aan dit rapport per brief van 18 oktober 2004 met kenmerk DSO 04.118862. Voorwaarde hierbij vormde het uitvoeren van een actualiserend grondwateronderzoek, waarvan de resultaten beschreven zijn in het rapport: “Actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 04.06.004.BR.12.OKL, d.d. 13 oktober 2004, Amos Milieutechniek B.V.”. Daarnaast diende een nazorgplan voor het grondwater opgesteld te worden. Ook dit monitoringsplan is door de gemeente Utrecht goedgekeurd per brief van 22 november 2004 met kenmerk DSO 04.121121.

Eind 2004 en in 2005 is het grondwater aanvullend onderzocht in diverse monitoringsrondes. Uit de resultaten blijkt dat de concentratie aan minerale olie in het grondwater ter plaatse van peilbuis 105 (zuidwestelijke hoek van het terrein) de interventiewaarde overschrijdt voor minerale olie. In de peilbuizen 106 en 200 zijn licht verhoogde concentraties aan xylenen gemeten. Het betreft waarden gemeten op circa 3 m-mv.

3 BELEID

3.1 Rijksbeleid

In de Vierde nota waterhuishouding worden onder andere de volgende aandachtspunten genoemd met betrekking tot stedelijk water:

- Duurzaam bouwen een plaats geven in de waterketen;
- Geen toepassing van uitlogende materialen;
- Terugdringen van overstorten;
- Streven naar afkoppelen van 20% van het verharde oppervlak in bestaand stedelijk gebied en 60% in stedelijk gebied waar nieuwbouw plaatsvindt, in combinatie met zoveel mogelijk infiltreren van hemelwater in de bodem;
- Voldoende berging in het oppervlaktewater;
- Uitvoeren van een watertoets als onderdeel van de bestemmingsplanprocedure;
- Bij locatiekeuzen dient rekening te worden gehouden met het watersysteem;
- In geval van lichte verontreiniging wordt bij voorkeur afgevoerd via een bodempassage om vuil tegen te houden;
- Geen chemische bestrijdingsmiddelen gebruiken.

3.2 Provincie

In het algemeen geldt voor alle initiatieven waarbij in stedelijke gebied ondergronds gebouwd wordt het volgende advies:

Eisen/voorwaarden die gesteld worden bij de aanleg van ondergrondse kelders in stedelijk gebied:

- Indien voor de aanleg van de kelder een tijdelijke verlaging van de grondwaterstand nodig is, zijn deze werkzaamheden meldingplichtig of vergunningplichtig. Hierover dient vooraf contact opgenomen te worden met de sector Vergunningen en Handhaving – Branchegericht van de provincie Utrecht (030 – 258 38 77). Bij bemaling dient overigens altijd rekening gehouden te worden met eventuele risico's op zettingen en funderingsschade. Dit is met name relevant in gebieden waar veen- en kleilagen voorkomen.

- De kelder mag niet zodanig aangelegd worden dat er een permanente onderbemaling nodig is. Kelders die (deels) aangelegd worden onder de grondwaterspiegel, dienen waterdicht te worden uitgevoerd. Dit geldt ook voor constructies die bóven de heersende grondwaterstand worden aangelegd met het oog op eventueel toekomstige stijgingen van de grondwaterstand. De verantwoordelijkheid voor de waterdichtheid van de constructie ligt bij de eigenaar van de constructie.

- Indien bij de aanleg van de kelder slecht doorlatende lagen worden doorgraven, dienen deze lagen weer afgedicht te worden, zodat geen lekstromen kunnen optreden tussen verschillende watervoerende lagen of van verontreinigd water naar het watervoerend pakket.

- Eventueel aanwezige verontreinigingen mogen niet verder worden verplaatst/verspreid als gevolg van de aanlegactiviteiten (bijvoorbeeld tijdelijke bemaling) of de eindsituatie (bijvoorbeeld door vergraving van scheidende lagen).

- Bij voorkeur dienen bij nieuwe initiatieven de mogelijkheden voor een gescheiden afvoer van hemelwater te worden onderzocht. Indien mogelijk wordt de voorkeur gegeven aan infiltratie van afgekoppeld hemelwater indien de geohydrologische bodemomstandigheden en de kwaliteit van het hemelwater dit toelaten. Infiltratie mag niet tot wateroverlast leiden.

- Bij de keuze van bouwmaterialen dient rekening te worden gehouden met eventueel uitlogen van stoffen naar het grondwater. Materialen waarbij dit kan optreden dienen niet gebruikt te worden.

3.3 Gemeente

De gemeente Utrecht heeft in de concept Nota van Uitgangspunten Kanaalweg 59 d.d. 6 december 2004 haar visie beschreven op de ontwikkelingsplannen. De gemeente staat positief tegenover de voorgenomen plannen.

Ten aanzien van hemelwaterafvoer staat de gemeente het beleid voor dat hemelwater van het vuilwaterriool wordt afgekoppeld.

3.4 Hoogheemraadschap

Het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden heeft in een brief van 29 september 2008 met kenmerk 206822 gericht aan de initiatiefnemer Kondor Wessels Projecten laten weten positief te staan tegenover de herinrichtingsplannen voor het plangebied. Op 17 juni 2013 is de concept waterparagraaf opnieuw aan het Hoogheemraadschap voorgelegd.

Elke ruimtelijke ontwikkeling kan invloed hebben op water. Niet alleen bouwen nabij of op een watergang, waterkering of rioolpersleiding. Ook een toename van verhard oppervlak kan nadelen hebben voor het waterbeheer,omdat door toename aan verhard oppervlak een versnelde afvoer van overtollig hemelwater plaats vindt. Er ontstaat dan kans op wateroverlast. Een ruimtelijke ontwikkeling moet minimaal voldoen aan de belangrijkste minimale voorwaarde: “het standstill beginsel”. Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan. In het kader van planvorming moeten de gemeente en het waterschap zoeken naar kansen om het watersysteem te verbeteren en duurzaam in te richten (watertoetsproces).

Conform de Keur van het waterschap dient er watercompensatie plaats te vinden wanneer het totale oppervlak aan verharding (gebouwen en niet waterdoorlatende verharding) meer dan 500 m^2 (in stedelijk gebied) en 1.000 m^2 (in landelijk gebied) bedraagt. Het verhard oppervlak zorgt er namelijk voor dat regenwater versneld tot afstroming komt naar oppervlaktewater. Dit leidt tot ongewenste peilstijgingen.

Infiltreren of compenseren in open water

Een versnelde afvoer richting oppervlaktewater moet voorkomen (d.m.v. infiltratie) of gecompenseerd worden.

1. Voorkomen door middel van infiltratie.

Afhankelijk van de doorlatendheid van de bodem en de beschikbare ruimte is het wellicht mogelijk om een infiltratievoorziening (wadi of greppel) aan te leggen. Bij het berekenen van de bergingscapaciteit van de infiltratievoorziening adviseren wij u uit te gaan van 45 mm per m^2 afgekoppeld verhard oppervlak.

2. Compensatie in open water

Indien infiltratie niet mogelijk is, dan dient 15% van de toename aan verhard oppervlak te worden gecompenseerd.

De keuze voor infiltratie of compensatie en het ontwerp van de gekozen maatregel wordt in overleg met het waterschap bepaald.

3.5 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de beheerder van het Merwedekanaal en in de functie het bevoegd gezag waar het gaat om aanpassingen van en ingrepen aan de oever van het kanaal.

Vanuit nautisch oogpunt heeft Rijkswaterstaat geen bezwaar tegen de aanleg van een haventje met recreatiefunctie.

4 WATERAFVOER

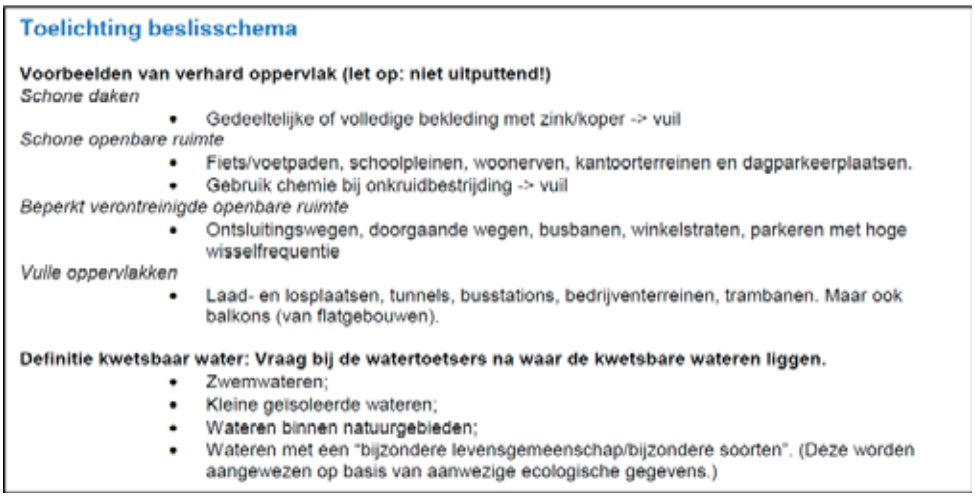
4.1 Afkoppelen

In 2010 heeft het waterschap beleid voor de waterketen vastgesteld: 'Samen verder met de waterketen'. Voor het direct lozen van hemelwater op oppervlaktewater is een beslisschema gemaakt. Dit schema sluit aan bij het genoemde beleid en houdt rekening met de nieuwe wet- en regelgeving. Hemelwaterlozingen vallen onder algemene regelgeving. Uitgangspunt hiervan is: '*hemelwater is schoon, tenzij,…*'

Op grond van diverse typen verhard oppervlak en type oppervlakte water adviseert het waterschap gemeenten of ontwikkelaars bij de keuzes voor afvoer van hemelwater op oppervlaktewater. Voor wat betreft kwetsbaar water mag het waterschap maatwerkvoorschriften eisen en opnemen in een vergunning.

Voor directe of indirecte afvoer (d.m.v. noodoverloop) van hemelwater naar oppervlaktewater is onderstaand beslisschema leidend.

Beslisschema Directe Afvoer Regenwater op open water voor alle lozingen geldt: minimaal voldoen aan algemene regels				
Categorie	**Nieuwe verharding**		**Bestaande verharding**	
	Kwetsbaar water	**Normaal**	**Kwetsbaar water**	**Normaal**
1 SCHONE DAKEN EN GEVELS	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Advies: alleen afvoeren als geen uitlogende materialen worden toegepast**	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Lozen geen probleem**
2 SCHONE OPENBARE RUIMTE	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Lozen geen probleem**	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Lozen geen probleem**
3 BEPERKT VERONTREINIGDE OPENBARE RUIMTE	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Advies: voorzuivering toepassen**	**Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift**	**Advies: voorzuivering toepassen**
4 VUILE OPPERVLAKKEN	**Niet toegestaan**	**Advies: niet afvoeren, aansluiten op verbeterd gescheiden stelsel**	**Niet toegestaan**	**Advies: niet afvoeren, aansluiten op verbeterd gescheiden stelsel**



Toelichting beslisschema

Voorbeelden van verhard oppervlak (let op: niet uitputtend!)

Schone daken

- Gedeeltelijke of volledige bekleding met zink/koper -> vuil

Schone openbare ruimte

- Fiets/voetpaden, schoolpleinen, woonerven, kantoorterreinen en dagparkeerplaatsen.
- Gebruik chemie bij onkruidbestrijding -> vuil

Beperkt verontreinigde openbare ruimte

- Ontsluitingswegen, doorgaande wegen, busbanen, winkelstraten, parkeren met hoge wisselfrequentie

Vuile oppervlakken

- Laad- en losplaatsen, tunnels, busstations, bedrijventerreinen, trambanen. Maar ook balkons (van flatgebouwen).

Definitie kwetsbaar water: Vraag bij de watertoetsers na waar de kwetsbare wateren liggen.

- Zwemwateren;
- Kleine geïsoleerde wateren;
- Wateren binnen natuurgebieden;
- Wateren met een "bijzondere levensgemeenschap/bijzondere soorten". (Deze worden aangewezen op basis van aanwezige ecologische gegevens.)

4.1.1 Voorwaarden afkoppelen hemelwater

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

4.2 Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m^2 verhard oppervlak(3.750 m^2 bestaande uit daken en 4.250 m^2 overige verharding) moet 1.200 m^2 open water worden gerealiseerd. Hierbij dient de kanttekening gemaakt te worden dat het plangebied tot in de jaren '90 bebouwd is geweest.

Het oppervlak aan oppervlaktewater bedraagt circa 1.250 m^2 in de vorm van een haventje.

4.2.1 Maatgevende regenbui dimensionering waterberging/zuivering

Uitgaande van een verhard oppervlak van 3.750 m^2 bestaande uit daken komt er bij een bui T = 10 van 40 mm (valt in 6 uur tijd) circa 165 m^3 hemelwater tot afstroming. Dit water kan rechtstreeks geloosd worden op de haven of de Merwede via een gescheiden hemelwaterafvoer.

Van het hemelwater dat valt op een groenstrook wordt aangenomen dat deze ter plaatse infiltreert in de bodem en ten goede komt aan het grondwater of bij te hoge grondwaterstanden via drainagevoorzieningen uiteindelijk in het oppervlaktewater terecht komt.

Het hemelwater afkomstig van stoepen mag direct op het oppervlakte worden geloosd. Het hemelwater afkomstig van het plein en de parkeerplaatsen (beperkt verontreinigde openbare ruimte) wordt geadviseerd te zuiveren door middel van een voorzuivering (een wadi, doorlatende verharding of een it-riool).

4.3 Toekomstige waterpeilen en peilfluctuaties

Het oppervlaktewater binnen het plangebied zal hetzelfde peil hebben als het Merwedekanaal. Er komt een open verbinding tussen haven en Merwedekanaal. Eventuele drainagevoorzieningen en sloten dienen te kunnen afwateren op het Merwedekanaal of de haven. De lozingspunten van afwateringsvoorzieningen dienen bij voorkeur geheel onder het laagste peil van het Merwedekanaal aangelegd worden (op basis van de wet van de communicerende vaten zijn volledig gevulde gesloten HWA stelsel acceptabel).

4.4 Gewenste drooglegging

Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een functie cq. bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), dient conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen.

tabel 2: Afwatering en ontwatering normen uit notitie stedelijk waterbeheer

	T = 1	T = 10+ 10%	T=100+10%
Ontwatering t.o.v. bouwpeil	1,0 m	0,7 m	-
Ontwatering t.o.v. straatpeil	0,7 m	0,4 m	-
Drooglegging t.o.v. bouwpeil	1,3 m	1,0 m	0,4 m
Drooglegging t.o.v. straatpeil	1,0 m	0,7 m	0 m
Toelaatbare peilstijging	0	0,3 m	0,9 m

In navolgende tabel staat de minimale maaiveldhoogte aangegeven die nodig is om te kunnen voldoen aan de “normen stedelijk waterbeheer”. De waterstand in de Merwede wordt via peilbeheer op een niveau gehouden van NAP + 0,58 m. Het waterpeil in de haven heeft in de toekomstige situatie hetzelfde niveau.

tabel 3: minimale maaiveldhoogte

	T = 10 + 10%	T = 100 + 10%
Merwede waterpeil	+ 0,58 m	+ 0,58 m
Marge lozingspunt	0,15 m	0,15 m
Drooglegginsgeis t.o.v. bouwpeil	1,0 m	0,4 m
Maximale peilstijging**	0,3 m	0,9 m
Minimale maaiveldhoogte	+2,03 m	+2,03 m

**: peilstijging alleen te verwachten bij kleinere watergangen

Er wordt uitgegaan van het waterpeil van de Merwede omdat, uitgaande van zwaartekrachtlozing, de drainagebuizen of sloten vanuit het plangebied moeten kunnen lozen op de Merwede of de haven. Hierbij dient het lozingspunt een veilige marge te hebben bóven het hoogste peil van de Merwede. Bij het vaststellen van de maaiveldhoogte is nog geen rekening gehouden met het verhang in de eventuele drainagevoorzieningen.

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP + 2,1 m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

4.5 Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het waterschap.

Tijdelijke onttrekkingen van grondwater tijdens bouwwerkzaamheden zijn vergunningplichtig, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op oppervlaktewater. Een watervergunning moet worden aangevraagd indien: er onttrekking van meer dan 100 m^3/h en/of langer dan een half jaar en/of op meer dan 9 meter diepte plaatsvindt.

Ook rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingplichtig in het kader van de Waterwet. Rijkswaterstaat is waterkwantiteits- en waterstaatkundig beheerder van het Merwedekanaal (en dus ook de lozing van hemelwater) op het Merwedekanaal.

5 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Waterkwaliteit

- Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

- Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Waterveiligheid

Het waterschap adviseert om rekening te houden met de uitgangspunten zoals die besproken zijn tijdens het overleg op 28 augustus 2008 (*Notulen overleg Keur HDSR Kanaalweg 59 Utrecht):*

- *Op 1 september 2008 heeft M. van de Beek van het waterschap per e-mail laten weten dat de kerende hoogte, waarmee rekening dient te worden gehouden, +1,15 NAP bedraagt.*

- *Voor de woningen langs de noordzijde van de binnenhaven wordt een geschikt vloerpeil gekozen zodat ook deze woningen binnen de waterkering vallen.*

- *De as van de huidige waterkering over de Kanaalweg is gelijk aan de as van de weg.*

Watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m^2 verhard oppervlak(3.750 m^2 bestaande uit daken en 4.250 m^2 overige verharding) moet 1.200 m^2 open water worden gerealiseerd.

Met de realisatie van de haven, ca. 1.250 m^2 open water, wordt voldaan aan de watercompensatie-eis.

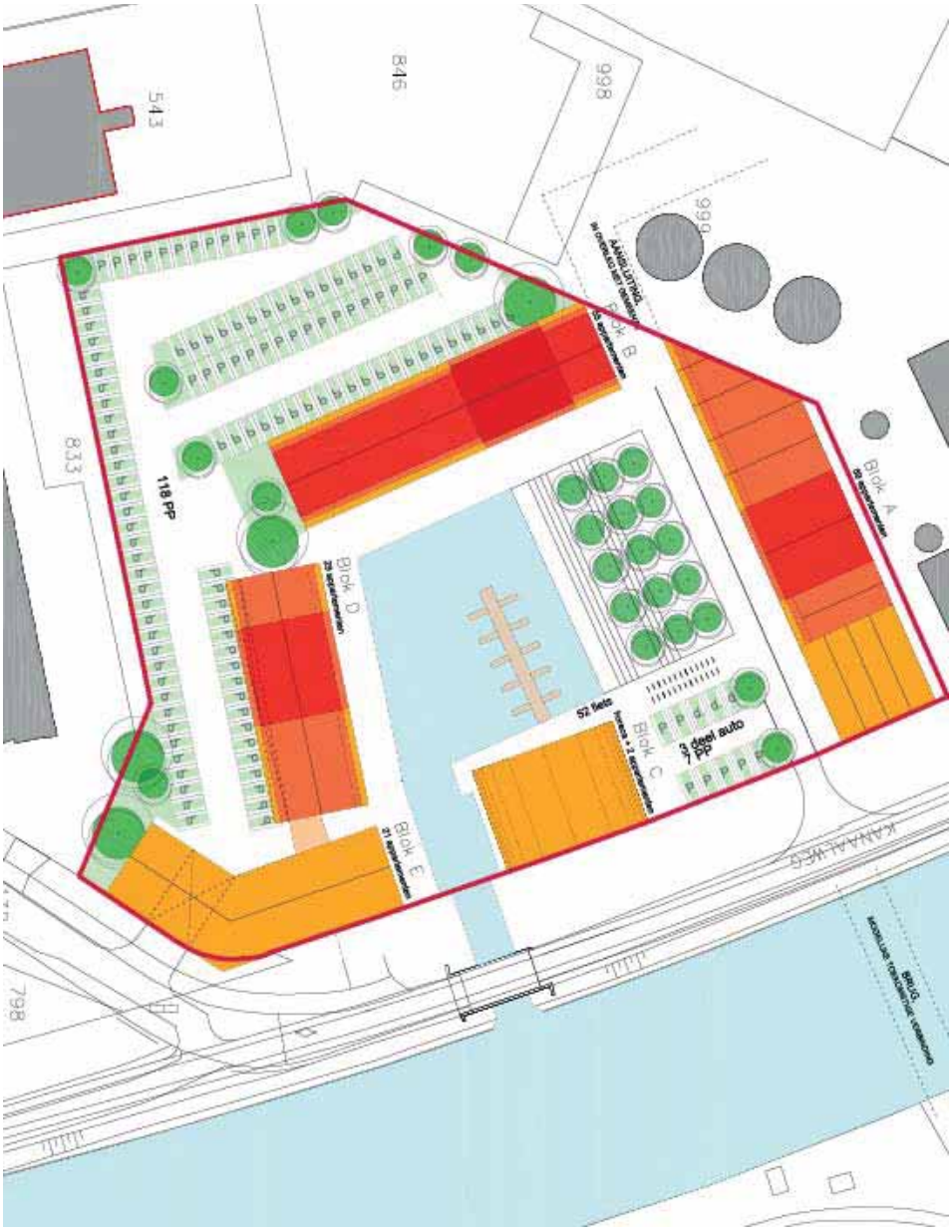
Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het waterschap.

Bijlage 1:
Topografische ligging onderzoekslocatie

Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Tekening 1:
Toekomstige situatie plangebied



Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 aan-huis-verbonden beroep of bedrijf:

beroep of bedrijf dat in een woning wordt uitgeoefend waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent ten minste ook bewoner van de woning is;

hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een (raam)prostitutiebedrijf; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.2 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.3 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.4 achtererfgebied:

erf achter de lijn die het hoofdgebouw doorkruist op 1 m achter de voorkant en van daaruit evenwijdig loopt met het aangrenzend openbaar toegankelijk gebied, zonder het hoofdgebouw opnieuw te doorkruisen of in het erf achter het hoofdgebouw te komen.

1.5 afhaalzaak:

een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.6 antenne-installatie:

installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.7 antennedrager:

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.8 archeologisch onderzoek:

onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning op grond van de Monumentenwet 1988 beschikt.

1.9 archeologische waarde:

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.10 atelier:

werkplaats in het bijzonder voor kunstenaars waarbij tevens kunstwerken tentoongesteld en verkocht kunnen

worden.

1.11 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.12 bebouwingspercentage:

het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.13 bed & breakfast:

het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning.

1.14 belhuis:

een onderneming die in de sfeer van publiekgerichte dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.15 besluit Hogere waarde:

besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.16 bestaand:

a. bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan,daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
b. bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.17 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.18 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels daarbij bijbehorende bijlagen.

1.19 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.20 bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.21 bijzondere bouwlaag:

a. een bouwlaag die aan de voorzijde en/of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel
b. een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

1.22 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.23 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.24 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op (nagenoeg) gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, kap en/of bijzondere bouwlaag.

1.25 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.26 bouwperceelsgrens:

een grens van een bouwperceel.

1.27 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.28 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.29 brutovloeroppervlak:

de totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen.

1.30 creatieve bedrijven:

bedrijven die zich hoofdzakelijk richten op:

- creatieve zakelijke dienstverlening: reclame en grafische bedrijven, architecten, industriële ontwerpers;
- multimedia: bedrijven die in hoofdzaak producten maken of diensten verlenen op het gebied van beeld, geluid, gaming en tekst met gebruikmaking van radio, televisie, computer, internet, mobiele telefonie, print en evenementen;
- toegepaste kunsten: audiovisuele en fotografiebedrijven, dienstverlenende bedrijven tbv de kunsten, mode en interieurbedrijven;
- autonome kunsten: zoals beeldend kunstenaar, muzikanten, theatermakers.

1.31 dak:

een bovenbeëindiging van een gebouw.

1.32 dakopbouw:

een ondergeschikte opbouw op het dakvlak van een gebouw, ten behoeve van voorzieningen zoals trappenhuizen, luchtbehandelings- en liftinstallaties.

1.33 erfzone:

de zone van 4 meter direct grenzend aan de achterkant en de zijkant van een hoofdgebouw in het achtererfgebied.

1.34 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.35 hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.36 horeca:

het bedrijfsmatig verstrekken van drank en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.37 kap:

een gesloten en (gedeeltelijk) hellende bovenbeëindiging van een bouwwerk.

1.38 ligplaats

een ligplaats is een formeel door de gemeente als zodanig aangewezen plaats in het water, al dan niet aangevuld met een op de oever aanwezig terrein of een gedeelte daarvan, dat bestemd is voor het permanent afmeren van een voor woon-, bedrijfsmatige of recreatieve doeleinden geschikt vaartuig.

1.39 Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.40 Lijst van Horeca-activiteiten:

de Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.41 maatschappelijke voorzieningen:

voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.42 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.43 onderbouw:

een kelder of een souterrain.

1.44 peil:

a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg;
b. voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het
aansluitende afgewerkte maaiveld;
c. voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.45 plan:

het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk met identificatienummer: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.46 platte afdekking:

een (min of meer) horizontaal vlak, ter afdekking van een gebouw of bijzondere bouwlaag, dat meer dan tweederde van het grondvlak van het gebouw dan wel de bijzondere bouwlaag beslaat.

1.47 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.48 (raam)prostitutiebedrijf:

een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten gebeurt vanuit de werkruimte door prostituees die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats;

1.49 seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.50 souterrain:

het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of vrijwel gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen wordt begrensd en dat maximaal 1,2 m boven het (straat)peil is gelegen.

1.51 verblijfsmiddelen:

voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voorzover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

1.52 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

de sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.53 voorgevel:

de gevel van het hoofdgebouw die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

1.54 voorgevelrooilijn:

De lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied (zoals de weg, openbaar groen of water) gekeerde voorgevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.55 woning:

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.56 woonschip:

elk vaartuig of drijvend voorwerp, dat uitsluitend of hoofdzakelijk wordt gebruikt als woning.

1.57 zendmast:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, waarop antenne-installaties worden geplaatst.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de hoogte van een kap:

vanaf de bovenkant goot, c.q. de druiplijn, boeiboord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

2.4 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. horeca in de categorie B, D1 en D2 van de Lijst van Horeca-activiteiten;
b. wonen, al dan niet in combinatie met een aan-huis-verbonden-beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
c. verkeer en verblijfsgebied;
d. water;
e. de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, terrassen, nutsvoorzieningen, water, beschoeiingen, steigers, tuinen, erven en terreinen.

3.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in 10.1 Geluidszone industrie, met dien verstande dat:

3.2.1 Gebouwen

a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
b. het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden;
c. de bouwhoogte en goothoogte mogen niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven;

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn;
b. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer;
c. in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen;
d. indien en voorzover de gronden worden ingericht als Verkeer - verblijfsgebied is voor wat betreft die gronden het gestelde in artikel 5 van overeenkomstige toepassing;
e. indien en voorzover de gronden worden ingericht als Water is voor wat betreft die gronden het gestelde in artikel 6 van overeenkomstige toepassing.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de afmeting en de plaats van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de milieusituatie;
d. het voorzien in maatregelen ten behoeve van geluidwerende voorzieningen als bedoel in artikel 10.1
e. de sociale veiligheid;
f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
g. de situering van het laden en lossen op het perceel.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Aan-huis-verbonden beroep of bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van

40 m², inclusief aan- en uitbouwen;
b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf , maximaal 40 m² bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' en bedrijfsactiviteiten waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;
d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
e. in afwijking van het gestelde onder a. mag, indien de vloeroppervlakte van de woning groter is dan
150 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of - bedrijf maximaal 60 m², inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, bedragen;
f. in afwijking van het gestelde onder b. mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf maximaal 60 m² bedragen.

3.4.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

3.4.3 Horeca

De brutovloeroppervlakte dat gebruikt mag worden voor horeca bedraagt maximaal 250 m² bvo.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van het bepaalde in:

a. artikel 3.4.1 onder b voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging', indien en voorzover deze naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
b. fiets-en voetpaden;
c. nutsvoorzieningen;
d. speelvoorzieningen;
e. water, waterbeheer en waterberging;
f. kademuren, beschoeiingen, onderhoudspaden, en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
g. de bij de bestemming behorende voorzieningen zoals kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

4.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

4.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn;
b. de bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking van het bepaalde vermeld onder a., niet meer bedragen dan 4 meter;
c. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
b. ter plaatse van de aanduiding "brug" is een brug toegstaan;
c. water, waterbeheer en waterberging;
d. groenvoorzieningen;
e. parkeervoorzieningen;
f. speelvoorzieningen;
g. bij de bestemming behorende verkeers- en nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

5.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd onder de volgende voorwaarden:

5.2.1 Gebouwen

a. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw;
b. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter;
b. het bepaalde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in artikel 5.2 onder a en artikel 5.2 onder b voor:

a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m².
b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
b. waterhuishouding;
c. waterbeheer en waterberging;
d. kruisingen met wegverkeer;
e. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, kunstwerken en kademuren, beschoeiingen,
f. ter plaatse van de aanduiding: 'aanlegsteiger' steigers en aanlegvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

a. binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd;
b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 meter bedragen.

6.3 Specifieke gebruiksregels

a. Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden te gebruiken of te laten gebruiken als ligplaats voor woonschepen.
b. De steigers en aanlegvoorzieningen in de haven mogen uitsluitend gebruikt voor het aanmeren van vaartuigen die eigendom zijn van bewoners van de rondom de haven gelegen woningen.

Artikel 7 Woongebied

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Woongebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wonen, al dan niet in combinatie met een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
b. ter plaatse van de aanduiding "parkeerterrein" is uitsluitend een parkeerterrein toegestaan;
c. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, water, (winter)tuinen, erven en terreinen.

7.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in 10.1 Geluidszone industrie en de volgende bepalingen:

7.2.1 Hoofdgebouwen

a. hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
b. het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 167;
c. de bouwhoogte en goothoogte van de hoofdgebouwen mogen niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven;
d. ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang" dient een onderdoorgang ten behoeve van de ontsluiting van het parkeerterrein te worden gerealiseerd.

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Buiten het bouwvlak mogen alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn;
b. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer en geluidwerende voorzieningen;
c. in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de afmeting en de plaats van de bebouwing, ten behoeve van:

a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de milieusituatie voor wat betreft geluidshinder;
d. de sociale veiligheid;
e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
f. het behoud van bestaande cultuurhistorische waarden;
g. het voorzien in maatregelen ten behoeve van geluidwerende voorzieningen als bedoel in artikel 10.1, en een aanvaardbaar windklimaat voor gebouwen hoger dan 30 meter, waarbij tevens een windhinderonderzoek dient te worden overgelegd;
h. de situering van het laden en lossen op een perceel;
i. de situering en het aantal parkeerplaatsen.

7.4 Specifieke gebruiksregels

7.4.1 Aan-huis- verbonden beroep en bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 40 m², inclusief bijbehorende bouwwerken;
b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf, maximaal 40 m^2 bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' en bedrijfsactiviteiten waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;

d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
e. in afwijking van het gestelde onder b. mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m², de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf maximaal 60 m² bedragen.

7.4.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

7.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 7.4.1 Aan-huis- verbonden beroep en bedrijf onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging', indien en voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering naast de andere krachtens dit plan hieraan gegeven bestemmingen.

8.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

8.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. binnen deze bestemming mogen, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de overige bestemmingen, uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

8.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 8.2 voor:

a. het bouwen van gebouwen ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering;
b. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

10.1 Geluidszone industrie

a. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.
b. binnen deze aanduiding mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van geluidgevoelige bestemmingen indien en voorzover akoestische maatregelen zijn getroffen overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de maatregelen die blijkens het Akoestisch onderzoek Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer, alsmede het daarop gebaseerde Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 zijn vermeld;
c. het bepaalde in lid b dient vooraf bij het indienen van een aanvraag om omgevingsvergunning te worden aangetoond door middel van een schriftelijke rapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
d. een handelen in strijd met het bepaalde onder b en onder c wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Overschrijden bouwgrens

a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

11.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
b. Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

11.3 Woningvorming en omzetting

a. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
1. het woon- en leefmilieu;

2. de privacy van omwonenden;
3. het verkeer en de parkeersituatie;
4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

12.1 Strijdig gebruik

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
e. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

12.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. het verkeer en de parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
e. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
f. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde,en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
g. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
h. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
b. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van het vestigen van een kinderdagverblijf, mits deze geen onevenredige nadelige gevolgen voor de omgeving heeft in de vorm van geluids-, verkeers- of parkeeroverlast en is aangetoond dat voor de realisatie van het kinderdagverblijf geen milieutechnische belemmeringen zijn van de milieuaspecten luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering en verkeerslawaai.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht

15.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %;
3. het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

15.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
2. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
3. indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatte;
4. het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 16 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk.

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de ' Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven 'functiemenging' (LvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB 'functiemenging' worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn

de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit

De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de

desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar	
SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	

203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**

40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**

71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

Bijlage 2 Lijst van Horeca-activiteiten

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, in het bestemmingsplan of een beheersverordening bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven. Deze categorieën zijn vastgelegd in het op
18 juni 2012 in werking getreden Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 en overgenomen in onderstaande Lijst van Horeca-activiteiten.

In de Lijst van Horeca-activiteiten is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogd de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

De Lijst van Horeca-activiteiten kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

De volgende categorieën van horecabedrijven zullen voortaan worden onderscheiden met als uitgangspunt hun invloed op het woon- en leefklimaat:

categorie A1	**discotheek, bar-dancing**
categorie A2	**zaalverhuur**
categorie B	**café, bar, brasserie**
categorie C	**cafetaria, snackbar, grill-room, fastfood-restaurant, automatiek, snelbuffet**
categorie D1	**restaurant, bistro, crêperie**
categorie D2	**lunchroom, ijssalon, koffiebar, koffie / theehuis**

Onderscheid café-disco

Het verschil tussen een café en een disco zit in het gelegenheid geven tot dansen als wezenlijk onderdeel van de inrichting.

Onderscheid cafetaria-snackbar

Het verschil tussen een lunchroom en een cafetaria/snackbar zit in het feit dat cafetaria al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren verstrekt. Het betreft hier laagdrempelige inrichtingen met veel in- en uitgaande bewegingen, die veelal laat open zijn. Deze zaken zijn hoofdzakelijk ingericht voor het meenemen dan wel snel nuttigen ter plaatse van etenswaren. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door afval op straat van buiten de inrichting geconsumeerde spijzen en de daarbij behorende stank- en geluidsoverlast.

Afhaalcentrum

Een afhaalcentrum valt bestemmingsplantechnisch onder de detailhandelsfunctie. Hierbij kan worden gedacht aan een pizzeria die enkel pizza's verkoopt en geen gelegenheid biedt om ter plaatse de pizza te nuttigen. Ook hier geldt dat het horeca-aspect een ondergeschikt deel uitmaakt van het geheel. Hiermee wordt voorkomen dat het probleem van branchevervaging leidt tot het vestigen van winkelfuncties die in de loop van de tijd veranderen in horecafuncties.

Definitie van een afhaalcentrum: 'detailhandelsvestiging met een horeca-exploitatievergunning op grond van de horeca-exploitatieverordening Utrecht'.

Additionele horeca

Bij additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan. Deze activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de functie 'horeca' begrepen, maar gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling waar sprake is van sociaal-culturele, maatschappelijke, en (sportief-) recreatieve doeleinden. Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen en sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke.

Bij additionele horeca gaat het erom dat:

- de uitstraling van deze horeca moet passen bij de hoofdfunctie. Passend betekent dat deze horeca hoort bij de hoofdfunctie en open is tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie. Daar bij is het niet toegestaan dat de additionele horecaruimte wordt verhuurd of anderszins in gebruik wordt gegeven aan derden ten behoeve van feesten en partijen;

- de gelegenheid ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie en de hoofdfunctie moet ondersteunen. Ondersteunend wil zeggen dat de additionele horeca de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of completeert. Ondergeschikt betekent dat er duidelijk sprake moet zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie absoluut als maximum geldt. Dit maximum geldt voor kleinschalige functies; voor grootschalige functies kan door de gemeente een maximumomvang in vierkante meters worden vastgesteld. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie qua vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting;
- de horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk los van de hoofdfunctie. Wanneer sprake is van zelfstandige toegankelijkheid of van uitoefening los van de hoofdfunctie, is er geen directe relatie meer met de hoofdfunctie, maar gaat het om zelfstandige horeca-activiteiten die vallen onder de horecacategorieën.

Detailhandel met horeca

In de detailhandel is een groeiende behoefte aan *ondersteunende horeca*. Hierbij moet worden gedacht aan een winkel waar een klein deel van het vloeroppervlak gebruikt wordt voor het nuttigen van ter plaatse bereide en verkochte etenswaren. Dergelijke ondersteunende horeca kan buitenplans worden geregeld middels de zogeheten 'Kruimelgevallenregeling'. Randvoorwaarden hierbij zijn:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- voor winkels tot 1.000 m2 bvo geldt in principe een maximale ratio tussen horeca en publiekstoegankelijke winkelvloeroppervlak van 30:70 en er moet een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden; het gaat primair om het proeven van producten die in de winkel worden verkocht;
- voor winkels boven de 1.000 m2 bvo geldt dat een ondersteunende horecafunctie kan worden toegestaan tot maximaal 20% van het bebouwd oppervlak; dit geldt ook voor de non-food, zoals kledingwinkels, boekwinkels, schoenenzaken et cetera;
- de vestiging moet zich houden aan de algemene gehanteerde winkeltijden.

Daar waar sprake is van een bestaande, vergunde *ondersteunende* horeca, zal dit in de regels en op de verbeelding worden vastgelegd.

Coffeeshops

Coffeeshops worden gereguleerd middels de Algemene Politieverordening (APV). In de Lijst van Horeca-activiteiten vallen coffeeshops in de horecacategorie D. In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid.

Lijst van Horeca-activiteiten

Voor de toepassing van deze Lijst van Horeca-activiteiten wordt onder een horecabedrijf begrepen:
een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, en/of;
- bedrijfsmatig zaal accommodatie wordt geëxploiteerd.

Categorie:	Inrichting:	Activiteiten:
A1	**discotheek** **bardancing**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van drank en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van (alcoholhoudende) drank ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.
A2	**zaalverhuur**	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van (alcoholhoudende) drank en etenswaren.

B	**café** **bar** **brasserie**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (alcoholhoudende) drank voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Het accent ligt op de verstrekking van drank.
C	**cafetaria** **snackbar** **grill-room** **fastfoodrestaurant** **automatiek** **snelbuffet**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije drank. Het accent ligt op de verstrekking van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide, kleine etenswaren.
D1	**restaurant** **bistro** **crêperie**	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholhoudende en alcoholvrije drank. Geen dansen na restauranttijden. Het accent ligt op de verstrekking van etenswaren voor consumptie ter plaatse.
D2	**lunchroom** **ijssalon** **koffiebar** **koffie- / theehuis**	Een horecabedrijf waarbij de bedrijfsactiviteiten zijn gericht op het al dan niet voor gebruik ter plaatse verstrekken van al dan niet in dezelfde onderneming bereide of bewerkte etenswaren en drank, en waarbij de aard en omvang van de bedrijfsactiviteit past binnen een overwegend winkelgebied (centrumgebied) en geheel of overwegend is gebonden aan c.q. ondersteunend is voor de (winkel)functie van dat gebied, daarbij lettend op de aard en de ligging van de andere gebruiksvormen in en het karakter van het gebied. Daghoreca is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

link naar RoPublicceer

In dit programma is bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk in een beveiligde omgeving digitaal raadpleegbaar.

Link naar RO-Publiceer:
http://0344.ropubliceer.nl/?phID=5586FA9E-E354-4911-943B-450198524F29&key=1191960242091541410821231961700351060730991540601041561691880502481220800902491932301960741780632510391292151870930531520662001071290440170992 45

- klik links op 'alle bijbehorende documenten tonen'
- rechts zijn dan de pdf-documenten aan te klikken

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Oktober 2016

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1. Bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk 3
2. De opbouw van het vaststellingsrapport 3
3. De vaststellingsprocedure 3

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan, het besluit hogere waarden Wet geluidhinder en de omgevingsvergunning 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 4
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

1. Procedureel 5
2. Inhoud van de zienswijzen 5
3. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp 5

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 5
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 6
2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen 8
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing 11

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 12

Zienswijze 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 98, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399 12
Zienswijze 46 16
Zienswijze 82 18
Zienswijze 98 22
Zienswijze 102 26
Zienswijze 117 29
Zienswijze 219 (Eneco) 34
Zienswijze 220 (Fietsersbond) 36
Zienswijze 226 en 227 38
Zienswijze 363 39

4 BIJLAGE: ANONIEME ZIENSWIJZEN 41

Gemeente Utrecht

1 Inleiding

1. Bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Het bestemmingsplan Kanaalweg 59, omvat een gebied aan het Merwedekanaal direct ten zuiden van Hulpwarmtecentrale van Eneco en ten noorden van de kantoren aan de Koningin Wilhelminalaan. Het doel van het bestemmingsplan is om de realisering van 167 woningen rondom een nieuw uit te graven binnenhaven planologisch juridisch mogelijk te maken. Daarnaast zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden.

2. De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve zijn gemaakt, zijn in paragraaf 23 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan geen beroep ingesteld worden.
In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderdeel van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.
Bijlage 1, achterin dit document, bevat de lijst met indieners. In bijlage 2 (apart document) zijn kopieën van alle zienswijzen opgenomen.

3. De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 19 juni 2015 tot en met donderdag 30 juli 2015 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp ingediend worden bij de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan, het besluit hogere waarden Wet geluidhinder en de omgevingsvergunning

Er zijn 399 zienswijzen ingediend.

Zienswijze 400 is buiten de termijn ontvangen (zie ook de paragrafen 1.3.1 en 1.3.5).

Sommige van de zienswijzen richten zich geheel of gedeeltelijk tegen het Hogere waarde besluit. Vanwege de samenhang en de gecoördineerd behandeling van het ontwerp besluit hogere waarde zal hierop tevens in dit vaststellingsrapport worden ingegaan. De beantwoording van de zienswijzen met betrekking tot geluid kunnen dan ook tevens beschouwd worden als de beantwoording van de zienswijze op de hogere waarde procedure.

Hetzelfde geldt voor de zienswijzen indien en voor zover deze zijn gericht tegen de mee gecoördineerde omgevingsvergunning.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt zo mogelijk wel in bijlage 2 opgenomen, zodat iedereen, dus ook de gemeenteraad, wel kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad stelt de indieners van zienswijzen in de gelegenheid om hun zienswijze tijdens een raadsinformatieavond toe te lichten. Op zo'n avond kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn. Als er geen zienswijzen zijn ingediend en de gemeenteraad consultatie niet nodig vindt, wordt het bestemmingsplan niet geagendeerd op een raadsinformatieavond.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Gemeente Utrecht

2 Samenvatting

1. Procedureel

Zienswijze 400 is buiten de termijn ontvangen (zie ook de paragrafen **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** en **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). De indiener is in de gelegenheid gesteld om de termijnoverschrijding toe te lichten, maar heeft daarvoor geen verschoonbare reden aangegeven. Deze zienswijze blijft daarom buiten behandeling.
Alle andere zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

2. Inhoud van de zienswijzen

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn in totaal 400 zienswijzen ingediend, waarvan het merendeel (391) door (leden van) de roeiverenigingen ORCA, Viking en Triton. Zij vrezen, onder meer, dat het Merwedekanaal door de ontwikkelingen aan de westkant in de stad in bredere zin maar ook door dit specifieke bestemmingsplan minder geschikt wordt voor het beoefenen van de roeisport en het trainen daarvoor. Zij vrezen dat de drukte op het water toeneemt en er door de ontwikkelingen allerlei obstakels in het kanaal komen die belemmerend werken voor het uitoefenen van hun sport.

Daarnaast zijn er nog zienswijzen ingekomen van enkele bewoners van appartementen en de woonboten aan de overzijde van het kanaal. Zij vrezen, onder meer, een vermindering van hun woon- en leefgenot door aantasting van het uitzicht, de verkeersaantrekkende werking van het plan en de daar mee gepaard gaande geluidsoverlast. Ook vrezen zij overlast door de horeca.

Tenslotte zijn er nog zienswijzen ingediend door ENECO en de fietsersbond. ENECO vreest dat de woonbebouwing een belemmering op levert voor de ongestoorde bedrijfsvoering van de Hulp Warmte Centrale die grenst aan het plangebied. De Fietsersbond maakt zich, onder meer zorgen over knelpunten in de hoofdfietsroute door een te smalle brug en over de sociale veiligheid langs de hoofdfietsroute.

De zienswijzen van de roeiverenigingen zijn grotendeels identiek. Hetzelfde geldt voor de zienswijzen van bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal. De zienswijzen zijn in hoofdzaak gericht tegen het bestemmingsplan, maar enkele gingen tevens over het ontwerp besluit hogere waarden. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen in de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er nog enkele ambtelijke aanpassingen doorgevoerd. De zienswijzen zijn samengevat en van uitgebreid en gemotiveerd commentaar voorzien in hoofdstuk 3 van dit vaststellingsrapport.

3. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd.

Vervolgens worden de wijzigingen in de onderbouwing, de toelichting en de bijlagen daarbij, weergegeven.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

Om er voor te zorgen dat alleen aanlegvoorzieningen mogelijk worden gemaakt in het haventje en om te voorkomen dat er allerlei plezierbootjes gaan afmeren bij het haventje, waardoor het plezier vaarverkeer op het Merwedekanaal ten koste zou gaan van de belangen van de sportroeiers op het

kanaal, is het wenselijk om de haven uitsluitend te laten gebruiken door direct omwonenden. Hiertoe wordt de gebruiksregeling bij de bestemming water uitgebreid met een nieuw lid.

2.3.1.1 Aanpassing artikel 6 Water

In artikel 6 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
b. waterhuishouding;
c. waterbeheer en waterberging;
d. kruisingen met wegverkeer;
e. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, kunstwerken en kademuren, beschoeiingen,
f. ter plaatse van de aanduiding 'aanlegsteiger' voor steigers en aanlegvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

g. binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd;
h. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 meter bedragen.

6.3 Specifieke gebruiksregels

a. Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden te gebruiken of te laten gebruiken als ligplaats voor woonschepen.
b. De steigers en aanlegvoorzieningen in de haven mogen uitsluitend gebruikt voor het aanmeren van vaartuigen die eigendom zijn van bewoners van de rondom de haven gelegen woningen.

2.3.1.2 Aanpassing op de verbeelding

- Op de verbeelding wordt een aanduiding ‘aanlegsteiger’ in de haven aangebracht.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing artikel 10 Algemene aanduidingsregels.

In artikel 10, lid 1, wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

10.1 Geluidszone industrie

a. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.
b. binnen deze aanduiding mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van geluidgevoelige bestemmingen indien en voor zover akoestische maatregelen zijn getroffen overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de maatregelen die blijkens het Akoestisch onderzoek Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer, alsmede het daarop gebaseerde Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 zijn vermeld;
c. het bepaalde in lid b dient bij het indienen van een aanvraag om omgevingsvergunning te worden aangetoond door middel van een schriftelijke rapportage aan het college van burgemeester en wethouders;

d. handelen in strijd met het bepaalde onder b en onder c wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

2.3.2.3. Aanpassing artikel 11 Algemene bouwregels.

Naar aanleiding van recente jurisprudentie en de regeling die door uw raad is vastgesteld omtrent woningsplitsing is de Algemene bouwregel geactualiseerd. In artikel 11 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Overschrijden bouwgrens

a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

11.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
b. Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

11.3 Woningvorming en omzetting

a. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. het verkeer en de parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

2.3.2.4 Aanpassing artikel 12 Algemene gebruiksregels.

Naar aanleiding van de regeling die door uw raad is vastgesteld omtrent woningsplitsing is de Algemene gebruiksregel geactualiseerd. In artikel 11 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

12.1 Strijdig gebruik

a. Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:
b. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
c. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
d. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
e. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
f. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
g. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
h. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

12.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. het woon- en leefmilieu;
    2. de privacy van omwonenden;
    3. het verkeer en de parkeersituatie;
    4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

2.3.2.5 Ambtshalve aanpassing op de verbeelding

Ten behoeve van een goede inpassing van het bouwplan zijn de begrenzingen van enkele bouwblokken enigszins aangepast. Voor het nog te ontwikkelen zuidelijke bouwblok geeft dit iets meer flexibiliteit om tot een goed ontwerp te kunnen komen. Het betreft ondergeschikte aanpassingen die geen wezenlijke invloed hebben op het stedenbouwkundig plan.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing paragraaf 2.4.2 Visie Merwedekanaalzone van de toelichting

In paragraaf 2.4.2, wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

In augustus 2005 heeft de Utrechtse gemeenteraad de visie Merwedekanaalzone vastgesteld. In de Merwedekanaalzone bevinden zich veel bedrijven, hetgeen het gevolg is van de oorspronkelijke ligging van de zone aan de rand van de stad. Met de bouw van wijken als Oog in Al, Transwijk en Kanaleneiland is de Merwedekanaalzone meer in de stad komen te liggen en met de komst van Leidsche Rijn zelfs centraal in de stad. Ten tijde van vaststelling van de visie is de zone gekarakteriseerd als relatief extensief gebied, dat gezien zijn ligging vraagt om verandering en intensivering. Bovendien vormt de Merwedekanaalzone op veel plekken een barrière in de stad tussen wijken. De opgave is dan ook om de barrièrewerking van de Merwedekanaalzone om te buigen naar verbindingszone tussen wijken en buurten. Om initiatieven, die een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste transformatie, te kunnen toetsen is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld, die een ruimtelijk functioneel kader moet vormen.

De Merwedezone kan voor Utrecht voorzien in de opgave gesteld intensiveren, combineren en transformeren. Daarbij zijn devolgende uitgangspunten van belang:

- *Het opwaarderen van de Merwedekanaalzone;*
- *Opheffen barrièrewerking door het verbeteren van oost-west verbindingen;*
- *Mogelijkheden benutten om een gedifferentieerd stuk stad te ontwikkelen met goede ruimtelijke relaties naar de omliggende gebieden;*
- *Het combineren van wonen en werken;*
- *Het waar mogelijk toevoegen van kleinschalige bedrijvigheid;*
- *Toevoegen van woningbouw (koopwoningen);*
- *Optimalisering woningvoorraad in kwalitatief en kwantitatief opzicht;*
- *Handhaven (formeel toegestane) woonboten en andere objecten, conform beleid havenatlas;*
- *Stimuleren van (waterrecreatief) toerisme; met uitzondering van het gedeelte tussen Muntbrug en Noordersluis gelet op de betekenis voor het roeien;*
- *Optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie;*
- *Stimuleren dat de fietsroute over de gehele lengte van het roeigedeelte dicht langs de kant blijft liggen.*
- *De Leidseweg, de Kanaalweg en Van Zijstweg-Dr. M.A. Van Tellegenlaan zijn onderdeel van het Sternet hoofdfietsroute en dienen als zodanig worden ingericht;*
- *Verbeteren van de relatie tussen groen en water en bebouwing langs het kanaal;*
- *Realiseren van een verbinding tussen park Transwijk, het kanaal en Rivierenwijk;*
- *Realiseren van een ecologische verbinding langs het kanaal;*
- *Verbeteren van de openbare ruimte langs het kanaal;*
- *Verbeteren van de sociale veiligheid;*
- *Streven naar dubbelgebruik van parkeren;*
- *Bij toevoegen van nieuwe functies uitgaan van de (nieuwe) HOV-lijnen die de zone passeren;*
- *Bij nieuwbouw dient uitgegaan te worden van de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van duurzaam bouwen;*
- *Bij concrete herontwikkeling van locaties dient te worden getoetst aan gemeentelijke uitgangspunten op gebied van lucht, geluid, externe veiligheid, LPG-beleid ten aanzien van de vulpunten in het gebied.*

<u>Betekenis voor het plangebied</u>

In de Visie Merwedekanaalzone behoort het plangebied tot deelgebied 4 'stedelijk wonen'. Hiervoor is aangegeven dat de zone langs het Merwedekanaal zal transformeren. Het deelgebied 4 zal gaan transformeren tot stedelijk woongebied. Het gebied heeft vele potenties die momenteel niet tot uitdrukking komen in het gebied. De potenties komen voort uit de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij de aanwezige potenties. De stedelijkheid zal tot uiting moeten komen in dichtheid van de bebouwing, de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en de functiemenging langs het kanaal. In hoofdlijnen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. *Ruimtelijke en functionele invulling: De hoofdfunctie is wonen, eventueel in combinatie met kantoren (maximaal 1.500m2), bedrijvigheid, dienstverlening, voorzieningen. Gecombineerde vormen van woningbouw en bedrijvigheid behoren tot de mogelijkheden;*
2. *Bouwhoogte: De bouwhoogte bedraagt 6 tot 8 bouwlagen;*
3. *Bebouwingswanden: Aan de zijde van het Merwedekanaal geen bebouwing in één rooilijn, maar meer losse bebouwingselementen. Langs de overige zijden, langs de doorgaande wegen, begeleidende bebouwing;*
4. *Doorsnijdingen: De maaswijdte in het gebied dient verkleind te worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost-west richting en minimaal twee in noord-zuid richting;*
5. *Parkeren: vindt plaats op eigen terrein;*

6. Openbare ruimte;

Herstel van het karakteristieke profiel langs de Kanaalweg. Dit profiel is als volgt opgebouwd: kanaal-kanaaldijk-water (wetering, sloot)-voorterrein. Oriëntatie van de bebouwing op het kanaal.

2.3.3.2 Aanpassing paragraaf 2.4.9 'Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar' van de toelichting

De gemeente wil van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken. De introductie van een tramnetwerk in de stad vormt hiervan de motor. Ondanks een forse binnenstedelijke verdichting dient de groei van de automobiliteit te halveren. In de openbare ruimte wil de gemeente een kwaliteitssprong realiseren.

Het Ambitiedocument bevat de mobiliteitsambities van Utrecht en geeft richting aan het mobiliteits- en verkeersbeleid van de gemeente tot 2030. Voor het autoverkeer past het Ambitiedocument de volgende principes toe:

- *doorgaand autoverkeer hoort thuis op de Ring (de ringstructuur van Utrecht, A2, A12, A27);*
- *wijkgebonden autoverkeer mag rijden in de stad;*
- *in het centrumgebied hoort alleen centrumgebonden autoverkeer.*

Het ambitiedocument zet in op het terugbrengen van de overlast van het busverkeer in de stad en het verbeteren van de leesbaarheid van het openbaar vervoer voor bezoekers. Ruimte voor groei van het aantal bussen rond de OV-terminal ontbreekt. Daarom is gekozen voor het vergaand bundelen en concentreren van OV-stromen in de stad en waar mogelijk het vertrammen van verbindende OV-corridors.

Het Ambitiedocument wordt verder uitgewerkt in onder andere het Mobiliteitskader. Hierin worden de concrete maatregelen voor de infrastructuurnetwerken van de fiets, openbaar vervoer en autoverkeer nader uitgewerkt. Dit Mobiliteitskader zal te zijner tijd het GVVP vervangen. Een van de onderdelen van Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar vormt het Actieplan Utrecht fietst. Dit actieplan beoogt van Utrecht wereldfietsstad te maken door het fietsgebruik te stimuleren door fietsen gemakkelijker, veiliger en leuker te maken: met comfortabele en snelle fietsroutes, vaker groen bij verkeerslichten, handige en goed bereikbare stallingen, veilige omleidingen en slimme c.q. innovatieve oplossingen.

<u>Betekenis voor het plangebied</u>

De Kanaalweg zal verkeersluw worden gemaakt en zich verder ontwikkelen tot langzaam verkeersroute en hoofdroute voor het fietsverkeer in noord - zuid richting door de stad.

2.3.3.3 Aanpassing paragraaf 5.3.5 Industrielawaai

De tekst onder Laagfrequent geluid komt als volgt te luiden:

<u>Laagfrequent geluid</u>
Uit het onderzoek naar de actuele situatie bleek dat de geluidsproductie van de centrale voor een groot deel uit laagfrequent geluid (lager dan 125 Hz) bestaat. Bij de bepaling van de geluidwering van de gevels is voorgeschreven dat frequenties lager dan de 125 Hz octaafband niet worden meegenomen. Het geluid van de HWC zit echter voor de belangrijkste bronnen bijna uitsluitend in 63 Hz-octaafband. Bekend is dat de gevelwering voor deze lage frequenties doorgaans gering is. Aangezien deze lage frequenties tot ernstige geluidshinder kunnen leiden, is hier nader onderzoek naar gedaan.
Een manier om de beleving van dit geluid te beoordelen is door het berekende binnenniveau in de woningen te vergelijken met de zogenoemde 'Vercammen-curve'. Deze curve geeft voor de laagfrequente tertsbanden aan vanaf welk geluidsniveau ernstige geluidshinder kan worden verwacht. In enkele recente beroepsprocedures voor de Raad van State is het gebruik van deze

curve als bruikbaar toetsinstrument geaccepteerd als een manier om ernstige geluidhinder in substantiële mate te voorkomen.
Uit het onderzoek blijkt dat het geluid van de HWC vooral in de 50 Hz-tertsband ligt en dat daar de Vercammencurve (A-curve) aanzienlijk wordt overschreden. In slaapkamers met 7 à 11 dB; in woonkamers met 10 à 14 dB. Het is niet mogelijk om met betere geluidisolatie deze overschrijdingen te voorkomen. Het huidige functioneren van de Warmtecentrale is daarom minder passend met het oog op de ontwikkelingsrichting naar wonen die de gemeente voor het plangebied en de omgeving daarvan (o.a. Defensieterrein) voorstaat.
Daarom is het college met de ENECO in overleg gegaan om de bedrijfsvoering van de HWC zodanig aan te passen dat hij zich beter verhoudt tot de daar om heen gewenste woonfuncties. Dit overleg heeft er toe geleid dat de ENECO en het college inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. De gemeente heeft aangegeven een bijdrage te willen leveren aan de daarvoor noodzakelijke investeringen voor zover die in redelijkheid niet geheel voor rekening van ENECO dienen te komen. Een en ander wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.
Nu in de huidige situatie de geluidshinder slechts tijdens een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreedt terwijl binnen afzienbare termijn de HWC een andere rol in het warmtenetwerk zal krijgen, waardoor hinder door laagfrequent geluid geheel tot het verleden zal behoren, achten wij het in het kader van een goede ruimtelijke ordening verantwoord nu dit bestemmingsplan vast te stellen.

2.3.3.4 Aanpassing het onderzoek in bijlage 1
Het Akoestisch onderzoek Industrielawaai en wegverkeer is geactualiseerd. Het bijgewerkte rapport vervangt de bijlage die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.3.4.1 Aanpassing paragraaf 7.4 van de toelichting
Naar aanleiding van de aanpassing van artikel 11 is ook de bijbehorende artikelsgewijze toelichting in hoofdstuk 7 van de toelichting aangepast. In paragraaf 7.4 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.
Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).
Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 98, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399

1 onvoldoende rekening gehouden met belangen van de roeiverenigingen

De besturen en een groot aantal van de leden van de Roeiverenigingen U.S.R. Triton en A.U.S.R. Orca hebben een gelijkluidende zienswijze ingediend waarin wordt gesteld dat de gemeente in de planvorming rond het bestemmingsplan onvoldoende rekening heeft gehouden met de belangen van de roeiverenigingen.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie".

Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Reactie:
Het is juist dat het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie" als één van de beleidsuitgangspunten in de Visie Merwedekanaalzone aan bod komt. Ten onrechte is hier in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan geen –of onvoldoende- aandacht aan besteed. Hetzelfde geldt voor het sportbeleid.

Dit zal in de toelichting aangevuld worden bij de vaststelling van het plan (zie het hoofdstuk wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen).

Voor wat betreft de algehele waterveiligheid wordt verwezen naar hetgeen daarover in de beantwoording van de volgende punten geschreven wordt.

2. Aanleg recreatiehaven voor sloepen
Indiener heeft bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

a. de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
b. de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
c. de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
d. de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
e. de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte
f. bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Indiener licht deze punten als volgt toe:

a. De onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal
Indiener wijst erop dat roeiers een lange remweg hebben en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Indiener spreekt zijn zorgen uit over de wijze waarop sloepeigenaren met de regels en de veiligheid van roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, maar hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen volgens indiener, wegens het ontbreken van voldoende kennis van en inzicht in het roeien, niet.

Indiener voorziet een groot aantal ongelukken, met alleen materiële schade, maar in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiers zijn naar het oordeel van indiener ten opzichte van de sloepen die van steviger materiaal gemaakt zijn, extra kwetsbaar omdat hun (wedstrijd)materiaal is gemaakt van licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Indiener voorziet dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Naar het oordeel van indiener is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Volgens indiener is onvoldoende aangetoond dat:
-de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn:
-de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
-er sprake is van goede ruimtelijk ordening;
-een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
-de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
-er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Reactie:
De ontwikkeling van het project voorziet in de bouw van circa 167 woningen. Hiermee wordt bijgedragen aan de vraag naar binnenstedelijke woningbouw in de stad en in de regio. Voor wat betreft de toevoeging van een binnenhaven aan het plangebied zijn wij van mening dat deze een extra kwaliteit aan het woonmilieu maar ook aan het toekomstige openbare verblijfsgebied langs de kanaalzone geeft.

Het Merwedekanaal is open vaarwater. Dit betekent dat het niet alleen voor de roeiers van de roeiverenigingen, maar ook voor andere gebruikers toegankelijk is. Op stedelijk niveau is in het kader van de ontwikkeling van het Stationsgebied gekozen voor het doortrekken van de Leidsche Rijn en het terugbrengen van het water in de Catharijnesingel. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke route voor het pleziervaarverkeer door de stad. Het – overigens al jaren bestaande -(mede-)gebruik

van het kanaal, bijvoorbeeld door de pleziervaart, is naar onze mening niet onverenigbaar met de wens van de roeiverenigingen om het kanaal als trainingswater te gebruiken. Het betekent echter wel dat, gelet op het feit dat de roeiverenigingen het vaarwater met anderen moeten delen, de verschillende gebruikers op een goede manier rekening met elkaar moeten houden.

Het project Wilhelminawerf aan de Kanaalweg met de bijbehorende binnenhaven en aansluiting op het Merwedekanaal zal, vanwege de kleinschaligheid van de haven naar onze mening geen noemenswaardige verandering in de bestaande situatie brengen. Bij de uitvoering van de havenuitgang worden bovendien fysieke maatregelen getroffen om conflicten tussen uitvarende boten en passerende boten te voorkomen. In de beantwoording onder punt b wordt daar nader op ingegaan. Het oordeel van Indiener dat de komst van de binnenhaven en de aansluiting op het Merwedekanaal tot een gevaarlijke situatie zullen leiden, delen wij dan ook niet.

Dat de verschillende beoogde ruimtelijke ontwikkelingen langs het Merwedekanaal in de komende jaren zijn weerslag zullen hebben op het gebruik van het Merwedekanaal is weliswaar evident, echter het besluit om de Leidsche Rijn door te trekken en water in de Catharijnesingel terug te brengen is waarschijnlijk van grotere invloed op het toekomstige gebruik van het Merwedekanaal. Om de beoogde ontwikkelingen en de mogelijke effecten ervan op het gebruik van het Merwedekanaal (juist ook als trainingslocatie voor de (wedstrijd)roeiers) goed in beeld te brengen wordt er in samenspraak tussen gemeente en de roeiverenigingen momenteel gewerkt aan een notitie roeibelangen. Deze notitie is er op gericht om een goed evenwicht te vinden tussen enerzijds het belang van de roeiverenigingen bij het gebruik van het Merwedekanaal als trainingswater, anderzijds de behoefte van de stad om de Merwedekanaalzone te transformeren naar een hoogwaardig stedelijk woonmilieu met een relatie met het water.

<u>b. Plaats van de aansluiting</u>
Indiener is van mening dat de plaats van de aansluiting van de haven tot gevaarlijke situaties leidt en de kans op aanvaringen vergroot.
Roeiers moeten rechts houden. Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Bovendien volgt direct na deze bocht de Balijebrug waar de zuidwaarts roeiende roeiers de vanuit tegengestelde richting komende roeiers voorrang moeten verlenen. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel volgens indiener ten onrechte vanuit dat de roeiers vóór de aansluiting al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

Reactie:
De aansluiting van de beoogde binnenhaven op het Merwedekanaal is onderwerp van diverse overleggen geweest tussen de ontwikkelaar, de gemeente, RWS (eigenaar van het Merwedekanaal) en de vertegenwoordiger(s) van de roeiverenigingen, mede aan de hand van de visie aansluiting

Wilhelminahaven op Merwedekanaal van Vollmer & Partners van 9 december 2014 (in opdracht van Kondor Wessels projecten). Alle partijen, inclusief de vertegenwoordiger(s) van de roeiverenigingen, hebben aangegeven akkoord te kunnen gaan met de voorgestelde oplossing (Zie bijlage 1 Verslag overleg).

c/d. Horeca en toename recreatievaart

Indiener maakt zich zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Indiener wijst erop dat de constructie om de haven in- en uit te varen niet eenvoudig is en dat zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn moeite zullen hebben met het in- en uit de haven varen. Dit kan tot mogelijke onverwachte manoeuvres leiden die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Daarnaast wijst indiener op het gevaar dat schippers in de horecavoorziening alcohol nuttigen en een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Reactie:
De horeca is geen specifieke bestemming voor vaarverkeer. De maatregelen om het in- en uitvaren veilig te laten verlopen worden getroffen voor zowel de gebruikers van de vaste ligplaatsen als voor de toevallige passanten / bezoekers van de horeca. Dat de vestiging van horeca nabij de haven - door alcoholgebruik van de schippers- tot gevaarlijke situatie leidt achten wij niet waarschijnlijk en is door indiener niet nader onderbouwd.

De te vestigen horeca biedt meer mogelijkheden dan alleen de consumptie van alcohol. Daarnaast mogen wij ervan uitgaan en erop vertrouwen dat schippers hun verantwoordelijkheid nemen en zich ervan bewust zijn dat het nuttigen van alcohol en het besturen van een vaartuig niet samengaan. Het is strafbaar om een vaartuig onder invloed van alcohol te besturen. De handhaving daarvan ligt bij de waterpolitie.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.3 is aangegeven.

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In de toelichting zal aandacht worden besteed aan het specifieke gemeentelijk beleid ten aanzien van de roeibelangen. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de verbeelding of de regels.

Zienswijze 46

1.Samenhang tussen de plannen HOV, Defensieterrein en Kanaalweg 59
De zienswijze richt zich op de samenhang van de plannen omtrent een HOV-baan op het tracé Van Zijstweg – Overste Den Oudenlaan – Koningin Wilhelminalaan met de plannen voor Kanaalweg 59, Transwijk en het naastgelegen plan voor het Defensieterrein. Voor wat betreft het onderhavige plan merkt Indiener op dat de aanvoer van bouwmateriaal voor dit plan via de ventweg aan de Overste de Oudenlaan is gepland. In de plannen van de HOV gaat deze "ingang' echter verdwijnen. De HOV voorziet in een ontsluiting van het plangebied aan op de Koningin Wilhelminalaan, maar de mensen (bedrijven Mitros, bewoners) hebben dan alleen toegang vanaf de richting Balijelaan! Indiener is van mening dat de plannen onvoldoende op elkaar zijn afgestemd.

Indiener ziet graag dat de woningen Overste Den Oudenlaan 52-58 ruimtelijk worden ingepast. Dit moet naar het oordeel van indiener ook kunnen aangezien Mitros het gebied niet gaat ontwikkelen en het pand op de hoek tot hoofdkantoor heeft gerenoveerd.

Indiener wijst op de bomen op het terrein en merkt op dat ook de groene specht, sperwer en broedvogels: naast koolmees en pimpelmees, de zwartkop, grote bonte specht en tjiftjaf er zitten.

Door de HOV voorafgaand aan de ontwikkeling van dit terrein vast te leggen, worden de mogelijkheden tot een prettige ontsluiting zeer beperkt. Terwijl één van de doelstellingen van de gemeente juist is dat deze 'blokkade' in het midden van de stad wordt ontsloten.

In het plan van de HOV staat dat de afslag van de van Zijstweg naar de Kanaalweg wordt afgesloten. De Kanaalweg is echter een doorgaande fietsroute die druk gebruikt wordt door fietsers en voor recreatief verkeer. Die doorgaande route, liefst zonder stoplichten, dient gehandhaafd te worden.

Reactie:
De ontsluiting van het plan Kanaalweg 59 gaat via de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan. Op termijn zal er ook een verbinding komen via het nog te ontwikkelen Defensieterrein. Om het verkeer voor Kanaalweg 59, de bedrijven en bewoners goed te kunnen faciliteren volstaat een enkelvoudige ontsluiting inderdaad niet en zal er een volledige ontsluiting komen op de Koningin Wilhelminalaan vanuit beide rijrichtingen.

De verdere ontsluiting van deelgebied 4 aan de zijde van de Overste den Oudenlaan zal worden uitgewerkt bij de ontwikkeling van het Defensieterrein. Dat betreft ook de ontsluiting voor langzaam verkeer, die de huidige barrière zal opheffen.

De route voor bouwverkeer voor deze ontwikkeling loopt eveneens via de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan. Voor de bouw van de bouwblokken A en B is de entree van het bouwverkeer aan de parallelweg en hoeft het bouwverkeer niet de Kanaalweg op. Alleen voor de bouw van de 50 woningen van blok D/E en het horecapaviljoen moet er voor een kort traject van de Kanaalweg gebruik gemaakt worden. Bewoners-parkeren is dan al op de definitieve parkeerplaatsen, dus niet via de Kanaalweg.

Het al dan niet inpassen van de woningen Overste den Oudenlaan 52 – 58 is een vraagstuk dat in het kader van de ontwikkeling van het Defensieterrein zal worden opgelost en geen heeft geen relatie met het nu voorliggende bestemmingsplan en bouwplan.

Voor het plangebied is een inventarisatie verricht van de flora en fauna. Het plangebied is in het voorjaar van 2015 ontdaan van nagenoeg alle bomen en overige begroeiing. Voordat het terrein verder bouwrijp gemaakt wordt heeft de ontwikkelaar de plicht om er voor te zorgen dat aanwezige

fauna de mogelijkheid krijgt om tijdig uit te wijken. Mocht het bouwrijp maken in het broedseizoen plaatsvinden dan mogen eventueel aanwezige nesten niet worden verstoord.

De Kanaalweg is en blijft een hoofdfietsroute en zal voor fietsers niet worden afgesloten. Wel wordt de Kanaalweg verkeerluw/vrij gemaakt voor het overige verkeer.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 82

1. Bouwhoogte in relatie tot monumentale schoorstenen HWC

Schoorstenen (en molens etc.) horen volgens indiener uit te steken boven de omgeving, anders wordt hun uitstraling teniet gedaan. Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van blok B met een nokhoogte van circa 40 meter tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

Reactie:
Het plan kent een gevarieerde hoogte opbouw, waarbij de hoogte naar het kanaal toe lager is. De basishoogte van het plan is 6 lagen (21 meter) met één accent van 12 lagen (40 meter). De schoorstenen zijn beschermd als gemeentelijk monument. De monumentenstatus betekent behoud voor de toekomst. De planontwikkeling vindt plaats op een naastgelegen kavel en de zichtbaarheid van de schoorstenen vanaf deze zijde vermindert inderdaad door de nieuwbouw en het hoogte-accent. De schoorstenen blijven wel goed zichtbaar vanuit de andere zijden. In een transformatie van een voormalige industriezone naar woongebied is wijziging van de directe omgeving van de schoorstenen onvermijdelijk. Het behoud ervan is echter wel gegarandeerd.

2. Luchtkwaliteit

Indiener betwijfelt of de situatie binnen het toepassingsgebied van de gebruikte rekenmethode voor luchtkwaliteit valt en voorziet dat het voor de bovenste woningen, die bijna in de schoorstenen kijken, geen pretje zal zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt zijns inziens niet van een goede ruimtelijke ordening. Indiener heeft ter illustratie een foto bijgevoegd waarop de schoorstenen in werking zijn afgebeeld.

Reactie:
De HWC moet voldoen aan de emissie eisen uit wet en regelgeving en daarin genoemde grenswaarden niet overschrijden. De hulpwarmtecentrale heeft een milieuvergunning, aan deze vergunning zijn voorschriften verbonden om door de centrale mogelijk te veroorzaken gevaar, schade of hinder te ondervangen.
De ketels moeten zodanig zijn ingericht en worden onderhouden dat over het hele regelbereik een nagenoeg rookloze verbranding wordt verkregen. Juist bij het opstarten kan rookvorming ontstaan. De werkwijze bij het meten van CO-emissies moet voldoen aan de NEN-EN 15058. Dat wil dus zeggen dat er een voorgeschreven rekenmethode moet worden gehanteerd. Gelet hierop is het realiseren van het bouwplan nabij de HWC aanvaardbaar.

3. Geluid – hogere grenswaarde

Volgens indiener zijn de hogere waarden waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt niet op berekeningen volgens de gangbare praktijk gebaseerd. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om 10 jaar na realisatie van het plan, dus 2027 , als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. Indiener voorspelt dat de verwachte intensiteiten van 2027 waarschijnlijk hoger zijn dan die van 2020. Het effect van de gemeentelijke plannen met het voormalige Defensieterrein moet ook worden meegenomen. Als geen verkeersplan van 2030 beschikbaar is, is extrapolatie vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1 tot 1,50% te overwegen.

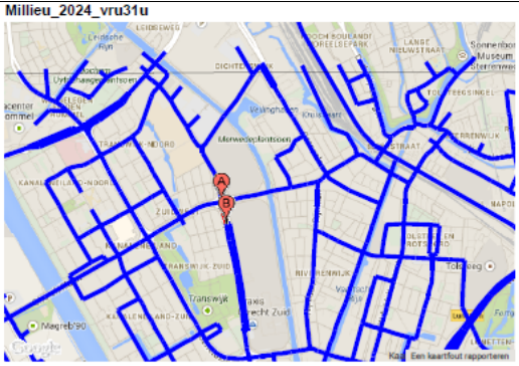
Reactie:

Het geluidonderzoek "Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht" van Aveco de Bondt, kenmerk RdG/068/12.0948.v06, datum 19 februari 2015 heeft ten grondslag gelegen aan het

bestemmingsplan en het hogere waarde besluit. In dit onderzoek zijn de verkeersgegevens gebruikt uit het verkeersmodel VRU 3.1u met het peiljaar 2024 als zijnde representatief voor de toekomstige situatie. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het Verkeersmodel Regio Utrecht, VRU 3.1u. In dit computerprogramma worden prognoses voor (toekomstige) verkeersintensiteiten berekend aan de hand van huidige gegevens over bevolkingssamenstelling, bestaande en geplande woon- en werklocaties en resultaten van landelijke onderzoeken over mobiliteit. Dit is een algemeen gebruikte methode voor het prognosticeren van verkeersintensiteiten.

VRU3.1u 2024	VRU3.1u 2028

Millieu_2024_vru31u



europalaan
undefined
linknr: 145440, A-node: 7755, B-node: 146921

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	10.394	4.458	2.956	989	513	5.936	4.682	825	429
licht	9.860	4.195	2.756	959	480	5.665	4.471	796	398
middelzwaar	393	196	144	25	27	197	150	23	24
zwaar	141	67	56	5	6	74	61	6	7
bussen	490	235	182	33	20	255	201	33	21

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	93,2	97,0	93,6	95,5	96,5	92,8
middelzwaar %	4,9	2,5	5,3	3,2	2,8	5,6
zwaar %	1,9	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6
uur %	5,5	5,5	1,4	6,6	3,5	0,9
bussen/uur	15,2	8,3	2,5	16,8	8,3	2,6

Millieu VRU 3.1u 2028

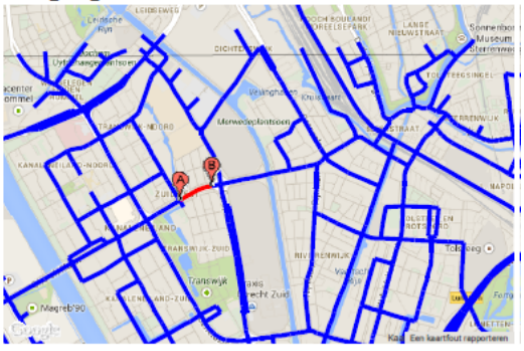


europalaan
2x1 zonder langsparkeren (A>B)
2x2 met middenberm (B>A)
linknr: 145440, A-node: 7755, B-node: 146921

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	11.065	4.979	3.471	993	515	6.086	4.779	859	448
licht	10.507	4.705	3.262	962	481	5.802	4.558	829	415
middelzwaar	411	204	150	26	28	207	157	24	26
zwaar	147	70	59	5	6	77	64	6	7
bussen	490	235	182	33	20	255	201	33	21
middelzwaar+bussen	901	439	332	59	48	462	358	57	47
bussen/uur			15,2	8,3	2,5		16,8	8,3	2,6
busequivalenten	866	414	320	58	36	452	356	58	38

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	94,0	96,9	93,4	95,4	96,5	92,6	89,3	93,8	89,9	91,5	92,9	88,5
middelzwaar %	4,3	2,6	5,4	3,3	2,8	5,8	9,1	5,8	9,0	7,2	6,4	10,0
zwaar %	1,7	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6	1,6	0,5	1,1	1,3	0,7	1,5
uur %	5,8	5,0	1,3	6,5	3,5	0,9	5,8	4,9	1,3	6,5	3,5	0,9

Millieu_2024_vru31u



Koningin Wilhelminalaan
undefined
linknr: 2922, A-node: 7754, B-node: 7863

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	13.421	7.011	5.486	1.005	520	6.410	4.971	950	489
licht	12.897	6.716	5.254	975	487	6.181	4.790	927	464
middelzwaar	359	201	155	22	24	158	125	16	17
zwaar	165	94	77	8	9	71	56	7	8
bussen	859	420	318	64	38	439	330	67	42

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	97,0	93,7	96,4	97,6	94,9
middelzwaar %	2,8	2,2	4,6	2,5	1,7	3,5
zwaar %	1,4	0,8	1,7	1,1	0,7	1,6
uur %	6,5	3,6	0,9	6,5	3,7	1,0
bussen/uur	26,5	16,0	4,8	27,5	16,8	5,3

Millieu VRU 3.1u 2028

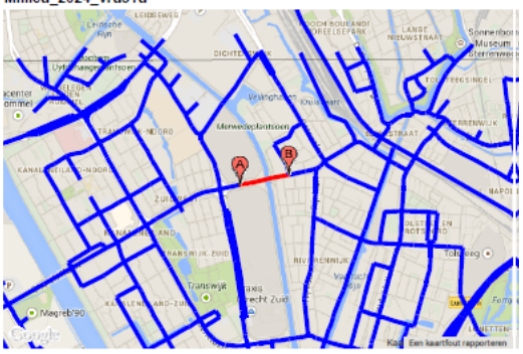


Koningin Wilhelminalaan
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 2922, A-node: 7754, B-node: 7863

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	14.241	7.566	5.950	1.065	551	6.675	5.175	990	510
licht	13.695	7.259	5.708	1.034	517	6.436	4.985	967	484
middelzwaar	375	210	162	23	25	165	131	16	18
zwaar	171	97	80	8	9	74	59	7	8
bussen	859	420	318	64	38	439	330	67	42
middelzwaar+bussen	1.234	630	480	87	63	604	461	83	60
bussen/uur			26,5	16,0	4,8		27,5	16,8	5,3
busequivalenten	1.492	732	555	108	69	780	576	113	71

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,9	97,1	93,8	96,3	97,7	94,9	91,1	91,6	87,8	90,6	91,5	87,7
middelzwaar %	2,7	2,2	4,5	2,5	1,6	3,5	7,7	7,7	10,7	8,4	7,9	10,9
zwaar %	1,3	0,8	1,6	1,1	0,7	1,6	1,3	0,7	1,5	1,1	0,7	1,4
uur %	6,6	3,5	0,9	6,5	3,7	1,0	6,5	3,5	0,9	6,4	3,7	1,0

Millieu_2024_vru31u



Balijelaan
undefined
linknr: 80898, A-node: 11109, B-node: 11249

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	18.518	10.929	8.686	1.485	758	7.589	5.510	1.371	708
licht	17.799	10.558	8.371	1.458	729	7.241	5.240	1.334	667
middelzwaar	492	255	214	20	21	237	161	27	29
zwaar	227	116	101	7	8	111	89	10	12
bussen	39	21	15	4	2	18	12	4	2

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,4	98,2	96,2	96,1	97,3	94,2
middelzwaar %	2,5	1,3	2,8	3,3	2,0	4,1
zwaar %	1,2	0,5	1,1	1,6	0,7	1,7
uur %	6,6	3,4	0,9	6,1	4,5	1,2
bussen/uur	1,3	1,0	0,3	1,0	1,0	0,3

Millieu VRU 3.1u 2028



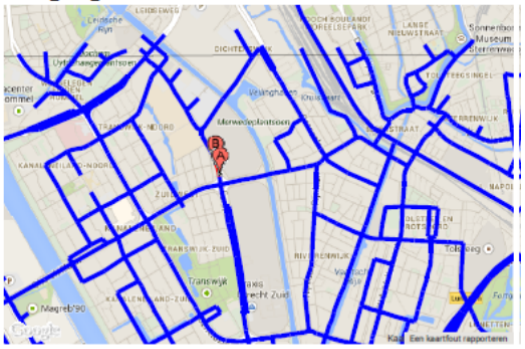
Balijelaan
2x1 zonder langsparkeren
linknr: 80898, A-node: 11109, B-node: 11249

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (i+m+z)	19.305	11.629	9.235	1.585	809	7.676	5.551	1.402	723
licht	18.551	11.239	8.905	1.556	778	7.312	5.268	1.363	681
middelzwaar	515	267	224	21	22	248	190	28	30
zwaar	239	123	106	8	9	116	93	11	12

bussen	39	21	15	4	2	18	12	4	2
middelzwaar+bussen	554	288	239	25	24	266	202	32	32
bussen/uur			1,3	1,0	0,3		1,0	1,0	0,3
busequivalenten	69	37	26	7	4	32	21	7	4

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,4	98,2	96,2	94,9	97,2	94,2	96,3	97,9	95,9	94,7	96,9	93,9
middelzwaar %	2,4	1,3	2,7	3,4	2,0	4,1	2,8	1,8	3,0	3,6	2,3	4,4
zwaar %	1,1	0,5	1,1	1,7	0,8	1,7	1,1	0,5	1,1	1,7	0,8	1,7
uur %	6,6	3,4	0,9	6,0	4,6	1,2	6,6	3,4	0,9	6,0	4,6	1,2

Millieu_2024_vru31u

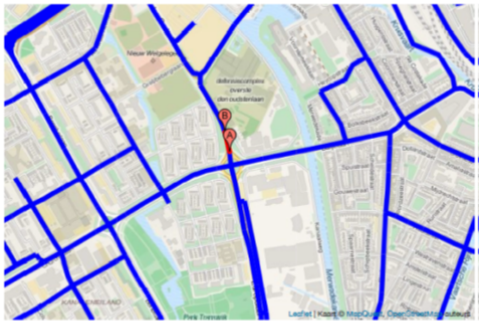


Overste den Oudenlaan
undefined
linknr: 4000, A-node: 11105, B-node: 11106

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	16.812	7.787	6.006	1.172	609	9.025	6.910	1.401	714
licht	16.187	7.448	5.752	1.131	565	8.739	6.674	1.377	688
middelzwaar	447	236	176	30	30	209	171	18	20
zwaar	178	101	78	11	12	77	65	6	6
bussen	1.310	654	504	93	57	656	500	96	60

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	96,5	92,8	96,6	98,3	96,4
middelzwaar %	2,9	2,6	5,3	2,5	1,3	2,8
zwaar %	1,3	0,9	2,0	0,9	0,4	0,8
uur %	6,4	3,8	1,0	6,4	3,9	1,0
bussen/uur	42,0	23,3	7,1	41,7	24,0	7,5

Millieu VRU 3.1u 2028



Overste den Oudenlaan
2x2 met middenberm
linknr: 4000, A-node: 11105, B-node: 11106

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (i+m+z)	17.593	7.829	6.016	1.192	621	9.764	7.587	1.442	735
licht	16.941	7.476	5.751	1.150	575	9.465	7.340	1.417	708
middelzwaar	465	247	183	31	33	218	179	19	20
zwaar	187	106	82	11	13	81	68	6	7

bussen	1.310	654	504	93	57	656	500	96	60
middelzwaar+bussen	1.775	901	687	124	90	874	679	115	80
bussen/uur			42,0	23,3	7,1		41,7	24,0	7,5
busequivalenten	2.289	1.147	885	159	103	1.142	875	164	103

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,6	96,5	92,6	96,7	98,3	96,3	88,2	89,5	84,6	90,8	92,1	89,1
middelzwaar %	3,0	2,6	5,3	2,4	1,3	2,7	10,5	9,6	13,3	8,4	7,5	10,1
zwaar %	1,4	0,9	2,1	0,9	0,4	1,0	1,3	0,9	1,9	0,8	0,4	0,9
uur %	6,4	3,8	1,0	6,5	3,7	0,9	6,4	3,8	1,0	6,5	3,7	1,0

Op grond van bovenstaande figuren is per wegvak op basis van de etmaalintensiteiten van het autoverkeer (zonder OV) het logaritmische verschil bepaald.

Wegvak	*Intensiteit 2024*	*Intensiteit 2028*	*Effect in dB*
Europalaan	*10394*	*11065*	*+0.3*
Wilhelminalaan	*13421*	*14241*	*+0.3*
Balijelaan	*18518*	*19305*	*+0.2*
Overste den Oudenlaan	*16812*	*17593*	*+0.2*

Op grond hiervan kan gesteld worden dat de verkeersgegevens zoals gehanteerd voor 2024 niet significant verschillen van die van 2028 en dat het terecht is dat de gegevens voor 2024 representatief zijn voor het toekomstig maatgevend jaar.

4. Verkeer

Indiener vreest dat de enorme verkeerstoename ten gevolge van het plan tot problemen zal leiden voor de duizenden fietsers die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het gevaarlijke kruispunt Kanaalweg/Van Zijstweg (veel ongevallen) niet geschikt om afslaande auto's te verwerken.

De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan zo'n factor 10 toenemen. Dit leidt indiener af uit de 1.100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1.250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150
mvt/etm rijden. Daarentegen blijkt uit tellingen van indiener dat er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen) rijden. Indiener verzoekt de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het bouwplan zo kan worden geconstrueerd dat toekomstige bezoekers en bewoners worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel
aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fietsen
wandelroute die het nu is. Ook de bewoners van het plan en de bezoekers van de toekomstige horeca aan het haventje hebben daar volgens indiener baat bij.

Het is naar het oordeel van indiener in het kader van goede ruimtelijke ordening wenselijk het effect van de reflecterende gevel van Blok E op Kanaalweg 58 te onderzoeken. Deze woning wordt mogelijk haar enige geluidluwe gevel ontnomen, als
gevolg van reflecterend geluid vanaf de lawaaiige Balijebrug via de gevel van Blok E.

Reactie:
zie antwoord zienswijze 46. Aanvullend: de Kanaalweg wordt op termijn autoluw / autovrij gemaakt. Dat kan echter pas als de 2e ontsluiting via het nog te ontwikkelen defensieterrein gereed is.

5. Boren in plaats van heien

Indiener verzoekt de gemeente om ter voorkoming van trillings- en geluidsoverlast de bouwer te verplichten om te boren. Daarnaast dient het bouwverkeer -om geluidsoverlast en onveilige situaties te vermijden- geen gebruik te maken van de
Kanaalweg tussen bouwterrein en Mandelabrug, maar richting Anne Frankplein te rijden.

Reactie:
Het gemeentelijk heibeleid is het uitgangspunt.Utrecht verplicht een bouwer niet om de palen te schroeven in plaats van te heien. Wel wordt aangedrongen op een veilige heimethode die de kans op schade minimaal maakt. Verder is de bouwer verplicht om trillingsmeters te plaatsen en mogen bepaalde grenswaarden niet worden overschreden.
Dat er geluidoverlast tijdens het heien optreedt is geen aanleiding om schroeven te verplichten. Er mag alleen geheid worden tussen 07.00 uur en 19.00 uur en geluidspieken mogen gemiddeld niet meer zijn dan 65 dBA, gemeten tegen de gevel. Op de website van de gemeente is meer informatie te vinden over het gemeentelijk heibeleid.

Conclusie

Het Akoestisch onderzoek Industrielawaa1 en wegverkeer is geactualiseerd. Het bijgewerkte rapport vervangt de bijlage die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen. Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht zoals die in paragraaf 2.3.1.1 is aangegeven.

Zienswijze 98

1.Bouwhoogte en aantal woningen

Indiener is van oordeel dat de hoogbouw van het nieuwbouwcomplex niet in de omgeving past. Hij wijst erop dat de bestaande situatie van de omgeving nu een laagbouwterrein met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan is. De bestaande bouw aan de overzijde van het complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. Het nieuwbouwcomplex wordt zelfs hoger dan de 35 meter hoge schoorsteen van de Eneco Hulpwarmtecentrale.

Indiener verwijst naar de eerder in september 2013 gehouden bewonersavond waarin werd gerefereerd aan gelijkwaardigheid met de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex. Dat laatste complex heeft slechts 2 bouwlagen voor de voormalige woning en de voormalige kantoren daarbij. Dus hierbij is geen enkele aansluiting.

Het terrein is naar het oordeel van indiener bovendien niet diep genoeg om in hoogte te gaan van 4 naar uiteindelijk zelfs 12 bouwlagen met daarop nog een puntdak. Dergelijke hoogbouw met oplopende hoogte tot 12 bouwlagen mag en kan naar zijn mening niet zo kort vanaf de Kanaalweg. Dit past niet in de directe omgeving.

De bebouwing in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 wordt naar het oordeel van indiener veel te massaal, te hoog en er komen te veel woningen te dicht op elkaar. Feitelijk komen er te veel woningen op een te klein stuk bouwgrond. Dit past in het geheel niet in de bestande omgeving en hiermee kan indiener zich, als bewoner in de directe omgeving, niet verenigen.

Reactie:

Vanwege zijn ligging dicht bij het centraal Station en de trend van de uitbreiding van het centrum van Utrecht aan de westkant van het station wordt voor het plangebied een stedelijk woonklimaat na gestreefd. Een en ander wordt beschreven in o.a. de Visie Merwedekanaalzone en het dynamisch stedelijk masterplan.

De woningen worden in meerdere woningblokken gerealiseerd, met een bouwhoogte variërend tussen de 4 en 12 lagen met een kap. De bouwblokken aan de haven hebben een gevarieerde opbouw. De basishoogte is 6 lagen (vergelijkbaar met de bouwhoogte van de de bebouwing in Parkhaven), maar aan de Kanaalweg wordt de bouwhoogte verlaagd naar 4 lagen met kap in verband met de overgang naar de bebouwingsschaal in de Dichterswijk én de bezonning van de Kanaalweg. De bouwblokken aan de noord- en zuidzijde van de haven hebben een accent van 8 bouwlagen met kap. Het bouwblok ten westen van de haven heeft een accent van 12 lagen met kap. Hierdoor wordt het gevarieerde gevelbeeld aan de haven versterkt en wordt de gewenste

stedelijkheid bereikt. Deze bouwhoogte past bij de omvang van de haven en door de grote afstand tot bestaande woningen en woonboten is de overlast (uitzicht en bezonning) naar de omgeving acceptabel. In de hoogbouwvisie is aangegeven dat hoogteaccenten tot 2 x de basishoogte van het plan zijn toegestaan als ruimtelijk markeringspunt. Voorbeelden waar een stedenbouwkundig accent logisch is zijn bijvoorbeeld bij gebouwen met een bijzondere functie of gebouwen op een stedenbouwkundig bijzondere plek, zoals hier bij het haventje.

Deze verkaveling met hoogwaardige openbare ruimte geeft het plan een zelfstandig goede woonkwaliteit, gebruikmakend van de potentie van het Merwedekanaal, binnen een (op dit moment) industriële omgeving. Voor de architectuur en buitenruimte is gekozen voor een industrieel karakter waarbij wordt ingezet op een levendige mix van gebouwen met goede buitenruimtes aan het water. De buitenruimte krijgt een robuuste vormgeving passend bij het industriële karakter van de omgeving. De schoorstenen blijven vanaf 3 zijden zichtbaar.

2. Horeca

Indiener verwacht van de te vestigen horeca overlast te ondervinden. Indiener wijst op overlast in de vorm van geluidoverlast vanuit de horeca zelf en vanwege het

komen en gaan van auto's van horecabezoekers en leveranciers van de horeca. Daarnaast verwacht hij verkeeroverlast vanwege veel heen en weer rijden van auto's van bezoekers op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg. Terwijl juist de Kanaalweg bestemd is om een fietsstraat te zijn en nog meer te worden. Deze auto's zullen de veiligheid in genoemde straten in negatieve zin beïnvloeden. Als later mogelijk halverwege de Kanaalweg een afsluiting voor auto's komt, dan zullen die auto's ook nog keren en steeds heen en weer rijden. Ook zal de horeca voor meer parkeeroverlast op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg zorgen. Indiener verwacht dat de geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca absoluut te weinig zullen zijn. Hiervoor verwijst hij naar de veelvuldige zoektochten naar parkeerplaatsen bij de horeca aan de Veilingkade.

Reactie:

Kanaalgebied 4 is in de Visie Merwedekanaalzone getypeerd al een hoogstedelijk woonmilieu. Dat betekent dat bewust functiemenging wordt nagestreefd om een grote levendigheid tot stand te brengen. Kleinschalige horeca is een passende activiteit in een hoogstedelijk woonmilieu. De schaal van een dergelijke activiteit is weinig milieubelastend naar de woonomgeving. Een horecaonderneming moet bovendien voldoen aan de regels uit het Activiteitenbesluit. Bij overtreding daarvan wordt handhavend opgetreden. Met dien verstande dat de gestelde grenswaarde voor het maximale geluidsniveau in de dagperiode (tussen 7.00 uur en 19.00 uur) niet van toepassing is op laad-en losactiviteiten.

Het parkeren voor de nieuw te bouwen horeca voldoet aan de normen zoals gesteld in het gemeentelijk parkeerbeleid. De normen in dit beleid zijn er op gericht om overlast te voorkomen. Bij de ontwikkeling van het Defensieterrein wordt bovendien gekeken naar de ontsluiting van de Kanaalweg 59 via het Defensieterrein, om daarmee de Kanaalweg geheel te ontlasten.

3. Gemeentelijk monument

Indiener wijst erop dat de schoorstenen enkele jaren geleden -naar zijn mening terecht- als gemeentelijk monument zijn aangewezen. Naar zijn oordeel mogen deze niet verdwijnen of door hoogbouw aan het zicht onttrokken worden. Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van het beoogde nieuwbouwcomplex tast de waarde van dit industriële erfgoed aan. In dat verband stelt indiener voor dat de maximale hoogte van de bebouwing van de nieuwbouw niet boven ½ tot maximaal 2/3 hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dat betekent niet hoger dan 17,5 tot 24 meter.

Reactie:

De schoorstenen zijn beschermd als gemeentelijk monument. De monumentenstatus betekent behoud voor de toekomst. De planontwikkeling vindt plaats op een naastgelegen kavel en de zichtbaarheid van de schoorstenen vanaf deze zijde verminderd inderdaad door de nieuwbouw en het hoogte-accent. De schoorstenen blijven wel goed zichtbaar vanuit de andere zijden. In een transformatie van een voormalige industriezone naar woongebied is wijziging van de directe omgeving van de schoorstenen onvermijdelijk. Behoud is echter wel gegarandeerd.

5. Luchtkwaliteit

De stelling dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen is naar het oordeel van indiener niet juist. Als de hulpwarmtecentrale daadwerkelijk wordt ingezet of als zij proefdraait roken de schoorstenen. Indiener heeft ter illustratie een foto bijgevoegd waarop de schoorstenen in werking zijn afgebeeld. De bewoners van de bovenste woningen zullen daar forse overlast van ervaren. Feitelijk bouwt men geen woningen pal naast een werkende hulpwarmtecentrale. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt naar het oordeel van indiener niet van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Zie de beantwoording bij zienswijze 82.1

6. Veiligheid

Wat cliënt bijzonder raakt is dat de gemeente bereid is woningbouw te vergunnen op enkele meters afstand van drie forse bovengrondse opslagtanks voor stookolie. De woningbouw mag wellicht net buiten de veiligheidscontour van de 3 opslagtanks worden gerealiseerd en door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels mag wellicht een bovenwettelijk beschermingsniveau worden

gewaarborgd, maar dat neemt niet weg dat er een zeer groot risico wordt genomen met de voorgenomen naastgelegen bouw van 61 appartementen. De risico's voor de toekomstige bewoners zijn zeer groot bij een mogelijk calamiteit bij de olie-opslagen. Moreel gezien kan en mag dit niet vergund worden in een bestemmingsplan.

Indiener wijst erop dat in hoofdstuk 5.5.2 Plansituatie onder het aspect met betrekking tot de drie olietanks onder gevaar beschreven wordt dat ten aanzien van de externe veiligheid advies is gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). Dit wordt eveneens opgemerkt in het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 13 juni 2013, nummer 13.1025, pagina 5. Indiener heeft echter in het ontwerp-bestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunningen geen advies van de VRU aangetroffen. Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegde stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

Indiener merkt op dat het rapport van Tebodin d.d. 23 maart 2010 niet meer actueel is. Indiener is van mening dat een actueel onderzoek moet worden uitgevoerd dat vervolgens door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU) wordt getoetst alvorens tot besluitvormig wordt overgegaan. Het rapport is naar het oordeel van indiener niet juist en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit bestemmingsplan te dienen.

Reactie:

De plansituatie is beoordeeld door adviesbureau Tebodin Netherlands B.V. consultants & engineers Het plan is beoordeeld op basis van de gangbare technische criteria, zoals deze ten grondslag liggen aan het Bouwbesluit.

Hieruit volgt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.

De bedrijfsgebouwen en productie-installaties in de omgeving leveren geen hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen op dan de gebruikelijke woon- en verblijfsgebouwen. Op het naastgelegen terrein van de warmtehulpcentrale zijn echter nog drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie aanwezig met elk een inhoud van 500 m3. Op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw opleveren.

Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m2. De 15 kW/m2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet. Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

Zienswijze 102

1. Woningtype

Indiener merkt op dat het er toch een beetje op lijkt dat het oude plan met een haven en dure appartementen de toon blijft zetten voor het nieuwe plan. Het is hem opgevallen dat op bladzijde 32 staat dat de kleine appartementen kunnen worden samengevoegd tot grotere (dus duurdere) appartementen. Hij vindt het vreemd dat de gemeente geen gebruik maakt van de mogelijkheid om het aanbod van betaalbare woningen in de planregels te waarborgen omdat de woningbehoefte een belangrijk argument voor dit plan is.

Reactie:
Ten opzichte van het oude plan zijn de woningen kleiner geworden en sluit het aanbod beter aan bij de toenemende vraag naar dat type woningen. Het gaat te ver om in het bestemmingsplan vast te leggen om welk woningtype het zou moeten gaan. Ervaring leert dat het in verband met de duurzaamheid en gebruiksmogelijkheden juist is toe te juichen dat de woningen naar de behoefte van de tijd kunnen worden aangepast. In Utrecht is in vrijwel alle typen woonmilieus sprake van een woningtekort. Er is in het kader van een goede ruimtelijke ordening dan ook geen reden om de woningcategorie in het bestemmingsplan dwingend vast te leggen.

Bovendien betreft het hier een particuliere ontwikkeling waarbij de gemeente, anders dan wanneer zij eigenaar zou zijn van de gronden, op dat vlak minder eisen kan stellen.

2. Stedenbouwkundig plan

Indiener is van mening dat zonder het haventje en met één slank hoogteaccent
er ruimte zal ontstaan om met verder lagere bebouwing en meer groen een vergelijkbaar aantal woningen te bouwen. Dat sluit beter aan bij de aangekondigde plannen voor het defensieterrein. Het vasthouden aan het oude plan met haventje en horeca betekent dat er eigenlijk teveel op te weinig grond moet worden samengeperst.
Volgens p. 5 van de toelichting ziet de gemeente dit verband ook. Indiener vraagt zich af waarom hier niet grondiger naar wordt gekeken.

Indiener acht het voor de hand liggend dat –nu er veel nieuwe woningen met wat hun "stille kant" moet zijn tegenover de horeca met terras komen te liggen– problemen gaan ontstaan die uiteindelijk niet goed zijn op te lossen door de ontwikkelaar (die er immers alleen in het begin is) of met handhaving door de gemeente, omdat de tegengestelde belangen in dit plan besloten liggen.

Indiener is van mening dat, doordat er zoveel woningen op de grond moeten komen die rond het haventje en horeca overblijven, er een hoge, brede massa naast de warmtecentrale ontstaat die het zicht op dit monument uit alle richtingen bederft. Indiener vraagt zich af waarom de gemeente niet meer moeite doet om het
karakteristieke silhouet van de torens die zich tegen de hemel aftekenen te behouden? Dit is nog klemmender omdat in de toelichting wordt aangekondigd dat het de bedoeling is om de Vleutense Wetering te herstellen; uit de tekst op p. 30 valt af te leiden dat dat ook een direct gevolg van dit plan is. Als dat gebeurt is er geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal.

Indiener merkt op dat het plan een slimme manier is om waterberging te realiseren, maar het volledig voorbij gaat aan de waarde die grote bomen voor de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben. Woekeren met ruimte: dus de bomen leggen het loodje en daarmee een schaars stukje natuur?

Reactie:
Zie de beantwoording van zienswijzen 98 onder 1 en zienswijze 220 onder 3. Met betrekking tot de bomen wordt opgemerkt dat de bomen waar Iidiener op doelt merendeels groepjes volwassen Canadese populieren betreffen die aan het eind van hun levenscyclus zijn. Ook de beoogde nieuwe inrichting van de Kanaalweg als aantrekkelijke langzaamverkeersroute langs kanaal en wetering, krijgt een groen karakter waarin waarbij nadrukkelijk beoogd wordt om een begeleidende nieuwe bomenstructuur aan te leggen.

3. Bouwplan in relatie tot de hulpwarmtecentrale

Indiener constateert dat de effecten van de hulpwarmtecentrale op het bouwblok dat daar tegen aan wordt gebouwd en hoe deze worden beschermd uitvoerig zijn onderzocht. Hij merkt echter op dat de realisatie van dit bouwblok met alle beschermingsmaatregelen kan door weerkaatsing en veranderingen in de luchtstromingen tot milieu-effecten in andere richtingen kan leiden. Hij vraagt zich af waarom dit niet is onderzocht.

In feite zijn de voorgestelde maatregelen alleen toereikend, omdat de gemeente er vanuit gaat dat de hulpwarmtecentrale maar enkele keren per jaar wordt gebruikt. Maar zoals de toelichting op p. 20 al illustreert, is het altijd mogelijk dat er in de bedrijfsvoering van het energiebedrijf veranderingen optreden. Welke waarborgen bieden de gemeentelijke regels als intensiever gebruik van de hulpcentrale nodig is. Of als zeker is dat intensiever gebruik niet nodig is, waarom wordt dit dan niet vastgelegd?

Reactie:
Zie de beantwoording van de zienswijzen 82 en 98.1 en 4 en 219

4. Verkeersgevolgen

Indiener maakt een aantal opmerkingen met betrekking tot de (toekomstige) verkeerssituatie:

Voor roeiers: In de toelichting wordt gesuggereerd dat er een oplossing is gevonden, maar uit de pers valt het tegendeel af te leiden.

Reactie:
Met de roeierverenigingen is wel degelijk gekeken naar de wijze waarop het haventje ontsloten moet worden om te voorkomen dat in en uitvarende bootjes uit de haven in conflict komen met roeiboten. Ook de roeiers hebben in eerder overleg aangegeven akkoord te kunnen gaan met de voorgestelde oplossing (Zie bijlage 1 Verslag overleg roeiers).

Voor fietsers: De Kanaalweg is - ook volgens het gemeentelijk beleid - een belangrijke fietsroute. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Is het gelet op de toelichting op p. 15 niet logisch om in de uiteindelijke situatie uit te gaan van eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting?

Reactie:
Zie de beantwoording bij zienswijze Indiener 82 m.b.t. verkeer.

Met betrekking tot de brug: De tekening op p. 14 suggereert dat de aan te leggen brug voor het haventje niet leidt tot hoogteverschillen in de Kanaalweg. De tekst op p. 16 waarborgt alleen de minimale doorvaarthoogte. Waarom is het vlakke verloop van de weg ten behoeve van het langzaam verkeer niet gewaarborgd?

Met betrekking tot parkeren: Het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd is te laag. Op p. 17 wordt gesteld dat aan de parkeernormen wordt voldaan, maar dat is na de kunstgreep op p. 10 om het plangebied over te hevelen van B2 naar B I . Dit is niet erg realistisch, omdat de ligging met zich meebrengt dat het autobezit van te verwachten bewoners hoger zal liggen. Zo lang geleden is de

nota Stallen en parkeren nog niet vastgesteld (2013!). Het invoeren van betaald parkeren kan eenvoudig betekenen dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op de omliggende gebieden zonder betaald parkeren. Ook voor de horeca op deze plek lijkt dit een lastig gegeven.

Volgens indiener bevat dit plan de aanzetten voor een brug voor langzaam verkeer over het Merwedekanaal in het verlengde van Heycopstraat. Naast de parkeerdruk kan zo'n brug op zichzelf tot meer overlast in de avonduren leiden. Indiener stelt voor om de mogelijkheden van de Balijebrug en Mandelabrug voor voetgangers en fietsers te verbeteren (indien nodig)?

Reactie
De aan te leggen brug voor het haventje leidt niet tot noemenswaardige hoogteverschillen in de Kanaalweg. Er is geen planologische (of verkeerskundige) reden om het vlakke verloop van de Kanaalweg ter plaatse van de brug vast te leggen in het bestemmingsplan.

Het instellen van betaald parkeren komt voort uit de mogelijkheid die de Nota Stallen en Parkeren biedt voor de gebieden uit het Dynamisch Stedelijk Masterplan, waaronder de Merwedekanaalzone. De ervaring van de gemeente is dat het autobezit en autogebruik lager is in gebieden met betaald parkeren. Bovendien is dit voor de Kanaalweg 59 raadzaam om ongewenst parkeren door bezoekers van de Jaarbeurs etc. te voorkomen.

In het kader van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en met name het Defensieterrein wordt weliswaar nagedacht over een dergelijke brug, echter daarover zijn nog geen concrete besluiten genomen en een dergelijke brug wordt niet in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Een eventuele discussie over voors en tegens en eventuele alternatieven van een dergelijke brug is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook niet relevant.

5. Bouwoverlast

Indiener verzoekt om te bepalen dat niet mag worden geheid, maar alleen geboord, zodat overlast voor omwonenden beperkt blijft.

Reactie
Zie de beantwoording bij zienswijze 82.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Gemeente Utrecht

Zienswijze 117

1. Bouwhoogte

Indiener is van mening dat geplande hoogbouw van circa 27 meter (blok A) en 40 meter (blok B) niet in de omgeving past. Hij wijst erop dat blok B zelfs hoger wordt dan de 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen hulpwarmtecentrale. Het gebied rond de bouwlocatie bestaat nu uit gebouwen met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor MA. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het beoogde complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten] tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven.

Indiener is van mening dat de gelijkwaardigheid aan de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex als gevolg van de afwijkende bouwhoogte niet is gerealiseerd. Tijdens een door de gemeente georganiseerde presentatie in 2013 voor de bouw van het complex Kanaalweg 59/Wilhelminawerf, de recente presentatie van plannen voor woningbouw op het voormalige Defensieterrein (direct grenzend aan de hulpwarmtecentrale/Kanaalweg 59)/ 2 juli 2015 en ook in de visie op de Merwedekanaalzone, o.a. gevisualiseerd in een presentatie van atelier Quadrat (d.d. 28-10-2008), wordt uitgegaan van laagbouw langs het Merwedekanaal met langzaam oplopende bouwhoogte richting de Overste den Oudenlaan. Centraal in deze visie staat het Merwedekanaal. Door de bebouwing langs de oevers laag te houden en het bouwvolume beperkt te houden, komt in deze visie niet alleen het leven op en rond het water optimaal tot zijn recht, maar ook monumenten als de Jongerius Villa en de 35 meter hoge schoorstenen van de hulpwarmtecentrale.

De prachtige hand gemetselde schoorstenen worden straks letterlijk overschaduwd door hoogbouw en vallen daardoor in het niet, terwijl de hoogbouw op de Kanaalweg 59/Wilhelminawerf de aandacht gaat trekken. Dit kan niet de bedoeling zijn.
Om de schoorstenen de blikvanger te laten blijven, zou het passend zijn om de maximale hoogte van het complex niet boven de helft tot maximaal 2/3 van de hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dit betekent een maximale bouwhoogte rond de centrale van maximaal 17,5 tot 24 meter. Zoals hiervoor aangegeven zou dit ook veel beter passen in de plannen voor woningbouw op het voormalige Defensieterrein.

Indiener juicht het in stand houden van de haven toe. Volgens indiener lijkt het er echter op dat er voor gekozen is om extra bouwvolume (lees: hoogte) rond de haven te creëren om het project economisch rendabel te maken. Hiertoe worden wat hem betreft onacceptabele concessies gedaan aan het open karakter langs het Merwedekanaal en de centrale plek die de hulpwarmtecentrale met de schoorstenen daar inneemt. Het lijkt er daarom op dat er teveel appartementen op een te klein stuk grond gerealiseerd moeten worden.

Reactie:
Zie de beantwoording bij de zienswijzen 82.1 en bij 98.1

2. Horeca

Indiener is van mening dat de geplande horeca overlast zal veroorzaken voor zowel de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan als voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal. Overlast in de vorm van geluidsoverlast vanuit de horeca (en bijbehorend terras) en overlast als gevolg van
toenemende verkeersbewegingen van bezoekers die met de auto komen. Dit terwijl de Kanaalweg juist als 'fietsstraat' is aangemerkt. Ook zal de horeca voor parkeeroverlast op en rondom de Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen naar verwachting onvoldoende zijn. In dat verwijst hij naar de hoge parkeerdruk rondom de horeca aan de Veilingkade.

Indien horeca in het bestemmingsplan wordt opgenomen, wenst indiener dat daarin –ter voorkoming van overlast– uitsluitend horeca D2 op te nemen en om in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 22.00 uur in het geheel geen geluidproductie is.

Reactie:
Zie de beantwoording bij zienswijze 98.2.

3. Woningbouw nabij de hulpwarmtecentrale

Indiener is van mening dat het –ondanks dat de hulpwarmtecentrale maar incidenteel in bedrijf is en er in het onderzoek berekend is dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen– voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Dit getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening. Indiener heeft ter illustratie een foto bijgevoegd waarop de schoorstenen in werking zijn afgebeeld.

Reactie:
Zie de beantwoording bij de zienswijzen 82.1, 98.1 en 4 en 219.

4. Verkeer

De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan zo'n factor 10 toenemen. Dit leidt indiener af uit de 1.100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1.250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150
mvt/etm rijden. Daarentegen blijkt uit tellingen van indiener dat er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen) rijden. Zo'n enorme toename past niet bij de bestemming
'fietsstraat' die de Kanaalweg al deels heeft en zal tot problemen leiden voor de vele fietsers, skeelers, hardlopers en wandelaars die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het kruispunt Kanaalweg/ Van Zijstweg (Mandelabrug) niet geschikt om afslaande auto's te verwerken. Dit kruispunt is nu al niet erg veilig (veel ongevallen de laatste tijd).

Indiener verzoekt de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het bouwplan zo kan worden geconstrueerd dat toekomstige bezoekers en bewoners worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fiets en
wandelroute die het nu is. Ook de bewoners van het plan en de bezoekers van de toekomstige horeca aan het haventje hebben daar volgens indiener baat bij.

Reactie:
Zie de beantwoording bij zienswijze indiener 82 m.b.t. verkeer.

5. Overlast door heien

Indiener verzoekt om te bepalen dat niet mag worden geheid, maar alleen geboord, zodat overlast voor omwonenden beperkt blijft.

Reactie
Zie de beantwoording bij zienswijze 82.

6. Aanvullend onderzoek impact op bestaande appartementen Rolderdiephof 186-219

Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van blok A naar verwachting meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale. Door het grote bouwvolume van blok A in combinatie met de zeer korte afstand tot de centrale zal geluid afkomstig van de hulpwarmtecentrale naar verwachting weerkaatsen in de richting van de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. De hulpwarmtecentrale produceert continu (365 dagen per jaar) geluid. Dit geluid is nu al duidelijk hoorbaar in de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. Voorafgaand aan definitieve besluitvorming dient mijn inziens dan ook onderzocht te worden wat het effect van de beoogde bebouwing op de geluidswaarden voor de bestaande bebouwing aan de overzijde van het Merwedekanaal (Rolderdiephof 186-219) en de woonboten is. Uit de huidige bouwaanvraag en het ontwerpbesluit blijkt niet dat dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Indien de beoogde bebouwing leidt tot hogere/te hoge geluidswaarden aan de overzijde van het Merwedekanaal dan dient dit onderdeel te zijn van het huidige ontwerpbesluit en aanvraagprocedure en dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden om geluidsoverlast te voorkomen.

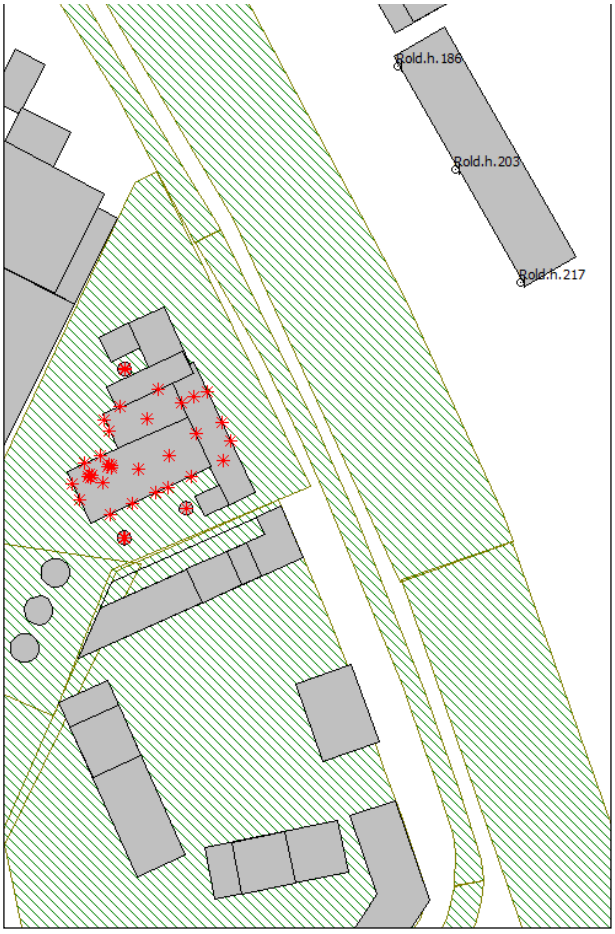
Reactie:
Er is aanvullend onderzoek gedaan naar de impact op de bestaande appartementen aan de Rolderdiephof 186-219.

Rolderdiephof heeft 6 lagen en is circa 18 m hoog. Gerekend op drie posities voor de gevel op 4 m en op 16 m hoogte, zonder gevelreflectie van de Rolderdiephof zelf. Er is gerekend met de maximale situatie van de centrale volgens het zonemodel (inzet van ketels). De situatie zonder inzet van ketels die zich het grootste deel van het jaar voor doet veroorzaakt aanzienlijk minder geluid.

In onderstaande tabel zijn voor de Rolderdiephof de berekende etmaalwaarden van invallend geluid van de Hulpwarmtecentrale weergegeven na de bouw van het bouwplan Wilhelminawerf en toename die wordt veroorzaakt door reflectie in dit bouwplan:

Ter hoogte van huisnr.	*Rekenhoogte (m)*	*etmaalwaarde*	*Toename door bouwplan*
186	*4*	*47,8 dB(A)*	*0,3*
186	*16*	*49,4 dB(A*	*0,4*
203	*4*	*48,7 dB(A*	*0,1*
203	*16*	*50,3 dB(A*	*0,2*
217	*4*	*48,9 dB(A*	*0*
217	*16*	*50,2 dB(A*	*0*

Ligging rekenpunten:



De toename van geluid op de gevel van de woning van indiener is heel beperkt, een dergelijk verschil is niet hoorbaar. Ook van belang is dat het geluidniveau van de HWC ter plaatse van de woning van indiener niet erg hoog is, zeker als het vergeleken wordt met de grenswaarden die de Wet geluidhinder acceptabel acht, 50 dB(A) voorkeursgrenswaarde (die buiten de zone op 5 m hoogte niet wordt overschreden) en 55 dB(A) maximale grenswaarde binnen de zone.

In het gemeentelijk geluidbeleid staat dat we aansluiting zoeken bij andere wet- en regelgeving als er een afweging moet worden gemaakt van iets wat niet strak is genormeerd. Zoals in dit geval de toename het effect van een plan op de omgeving. Voor wat betreft dit plan kan dan als volgt worden geconcludeerd:

- *Kwantitatief wordt nog steeds voldaan aan de voorkeurswaarde uit de wet geluidhinder voor industrielawaai;*
- *Indien we voor de beoordeling van de toename aansluiten bij de reconstructieregeling, dan is een toename van 1,5 dB aanvaardbaar. Daar zitten we hier ruim onder.*

8. Toekomstig maatgevend jaar

De hogere waarden, waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt, zijn niet gebaseerd op berekeningen volgens de gangbare praktijk. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om een periode van tien jaar (gerekend vanaf realisatiedatum van het plan) als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. De verwachte verkeersintensiteit

in 2027 is waarschijnlijk hoger dan die in 2020. Dus ofwel wordt een verkeersplan van 2030 gebruikt waarin ook het effect van de plannen op het voormalige Defensieterrein is opgenomen, ofwel wordt geëxtrapoleerd vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1 tot 1,50/Ü.

Reactie
Voor een reactie op de representativiteit van het toekomstig maatgevend jaar wordt verwezen naar de reactie bij indienerzienswijze 82.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 219 (Eneco)

1.Geluidmaatregelen
Indiener verwijst naar paragraaf 5.3 Geluidhinder in het ontwerp bestemmingsplan waarin wordt aangegeven dat er ernstige geluidshinder optreedt in de slaapkamers en woonkamers van de te bouwen woningen en dat dit uit het oogpunt van goede ruimtelijke ontwikkeling acceptabel is voor de Gemeente Utrecht. Als rechtvaardiging wordt aangegeven dat het niet mogelijk is om met betere geluidsisolatie deze hinder te voorkomen. In het onderzoek naar laagfrequent geluid (bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan) wordt echter geconcludeerd dat door het verzwaren van de bouwkundige scheidingsconstructies het geluidsniveau tussen buiten en binnen mogelijk vergroot kan worden. Er lijken dus wel degelijk mogelijkheden te zijn om de woningen beter te isoleren maar deze zijn niet nader onderzocht. Indiener verzoekt de gemeente Utrecht in het kader van zorgvuldige besluitvorming de mogelijkheden tot aanvullende geluidsreductie van het binnengeluidniveau nader te laten onderzoeken.

Er wordt eveneens geconcludeerd dat de hinder slechts een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreden. De onderbouwing van de gemeente voor deze conclusie is dat de HWC met name ingezet wordt in tijden van grote warmtevraag en calamiteiten. Bij het beoordelen van potentiële geluidshinder dient de gemeente echter uit te gaan van de vergunde situatie. Conform vergunning mag de HWC 365 dagen per jaar in bedrijf zijn. De vergunde situatie dient door de gemeente als toetsingskader gebruikt te worden voor het bepalen van de geluidshinder. Indiener verzoekt de gemeente Utrecht bij de toetsing uit te gaan van het juiste toetsingskader, zijnde de vergunde situatie.

In het overleg naar tussen KWP en Eneco waarnaar gerefereerd wordt is door Eneco aangeven dat geluidreducerende maatregelen aan de schoorstenen van de HWC hoogstwaarschijnlijk niet zondermeer mogelijk zijn. Aanvullend onderzoek zou dit moeten uitwijzen. Dit niet uitgevoerde onderzoek wordt ten onrechte meegenomen in de afweging van de gemeente Utrecht om mee te werken aan de woningbouwontwikkeling naast de HWC. Indiener verzoekt de gemeente Utrecht bij de afweging uit te gaan van de bestaande situatie.

Reactie:
Er zijn wel degelijk extra geluidsisolerende maatregelen genomen door de constructie van de daken en de gevels te verzwaren. Door toepassing van kalksteen binnenspouw-bladen en betonnen daken kan het geluidsniveauverschil tussen buiten en binnen geoptimaliseerd worden. De geluidwerende werking daarvan is onderbouwd. Van verdergaande aanvullende aanpassingen (glas en kozijnen) is echter niet duidelijk / niet aantoonbaar wat het geluidisolerende effect is in de 55hZ band. Daarom heeft toepassing daarvan geen zin.

Indiener merkt terecht op dat de juridisch vergunde bedrijfsvoering 365 dagen per jaar betreft. Daar staat echter tegenover dat (voorheen) Nuon en Eneco aangeven dat het aantal uren bedrijfstijd dat de HWC echt in bedrijf is, zeer gering is.
In de milieuvergunningverlening heeft deze geringe inzet een rol gespeeld ten aanzien van maatregelen (onder meer logboeken bijhouden, inspectie en eventueel reinigen ketels) en voorzieningen (onder meer meetapparatuur rookdichtheid) die zouden moeten worden getroffen. De totale bedrijfstijd is over een aantal dagen in het jaar verpreid (vooral stookseizoen) en bedraagt op basis van ervaringscijfers een halve dag tot 3½ dag per jaar. Bij calamiteiten kan het oplopen naar tientallen dagen in het jaar, maar dat is in de periode 2006-2014 slechts één keer gebeurd.

Desalniettemin onderkent dat het college dat het huidige functioneren van de Warmtecentrale minder passend is met het oog op de ontwikkelingsrichting naar wonen die de gemeente voor het plangebied en de omgeving daarvan (o.a. Defensieterrein) voorstaat. Het college is daarom met indiener in overleg gegaan om de bedrijfsvoering van de HWC zodanig aan te passen dat hij zich beter verhoudt tot de daar om heen gewenste woonfuncties. Dit overleg heeft er toe geleid dat de

indiener en gemeente inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC Kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. Een dergelijke aanpassing in de bedrijfsvoering vergt wel de nodige investeringen (circa 5 miljoen) die in redelijkheid niet geheel ten laste van de indiener dienen te komen. Indiener en gemeente zijn in overleg over een passende financiële tegemoetkoming. De afspraken tussen gemeente en indiener worden vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.

Conclusie
De zienswijze leidt tot een aanpassing van de onderbouwing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 220 (Fietsersbond)

1. Knelpunten in de hoofdfietsroute?

Indiener is van mening dat in het gemeentelijk beleid (hoofdstuk 2) ten onrechte het fietsbeleid niet genoemd wordt. De Kanaalweg is een van de belangrijkste fietsroutes door de stad en moet bij het beleid worden vermeld.

Indiener wijst erop dat de brug in de Kanaalweg deel uitmaakt van een hoofdfietsroute. De brug mag geen "pinchpoint" in die route worden, en dient, door de schuwafstand tot de brugleuning, nog iets breder te zijn dan de rest van de weg. Bij 3,5 meter wegbreedte kunnen een auto en een fiets elkaar niet goed passeren, daar is een minstens 4 m brede weg voor nodig. De schuwafstand tussen brugleuning en weg komt daar nog bij, evenals het voetgangersgedeelte. De helling mag hoogstens 2 % zijn. De brug moet aan de eisen van de fietsroute worden aangepast.

De Kanaalweg is onderdeel van een lange hoofdfietsroute, van Nieuwegein naar Breukelen, die op de rest van het traject een uitstekende fietsvoorziening biedt. De doorsteek van deze route over Lage Weide is één van de weinige lastige punten. Dit plan creëert op de doorfietsroute een nieuw tweede knelpunt in Transwijk. Niet alleen fietsers zijn met dit plan niet blij, ook aanpalende overheden die wel zorgen voor een echte snelle fietsroute hebben last van deze Utrechtse obstakels.

Indiener is van mening dat de (locaties van de) extra verbindingen, waarnaar in het ontwerpbestemmingsplan, Paragraaf 2.4.2, wordt verwezen, in het bestemmingsplan moeten worden aangegeven.

Indiener acht het niet verantwoordelijk dat het verkeer tijdelijk via de Kanaalweg de wijk moet bereiken. Dit leidt ertoe dat het (bouw)verkeer en later het (bezoekers)-verkeer tussen de vele fietsers moet doorrijden. Indiener is van mening dat het gebied al tijdens de bouw vanaf een andere weg dan de Kanaalweg moet worden ontsloten voor gemotoriseerd verkeer.

(Paragraaf 4.2.1): Indiener is van oordeel dat de herstructurering van de weg, die destijds niet als fietsproject is uitgevoerd omdat deze bij de bouw ten laste van de exploitatie van dit bestemmingsplan gefinancierd zou worden, in dit plan moet worden opgenomen. De weg moet daarbij voldoen aan de eisen voor een hoofdfietsroute. Bijvoorbeeld door hem in te richten als fietsstraat. Voor voetgangers is een eigen ruimte (loopstrook) nodig. Indiener heeft bijlagen bijgevoegd waarin het een en ander wordt toegelicht.

Reactie:
In het plan is het fietsbeleid ten onrechte niet specifiek genoemd in de toelichting. Dit zal worden aangepast (zie het hoofdstuk wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen).

De brug in de Kanaalweg krijgt een rijbaan met een breedte van in totaal 5 meter (1,20 meter – 2,60 meter- 1,20 meter) met daarnaast aan één zijde een voetpad. Daarmee wordt ingespeeld op de toekomstige situatie waarbij de Kanaalweg autoluw / autovrij zal worden. Met een dergelijk profiel / dergelijke breedte vormt de brug geen knelpunt in de hoofdfietsroute. De bovenkant van het brugdek zal in de praktijk 0,2 meter boven het bestaande maaiveld uitsteken, de aansluiting zal uiteraard voldoen aan de daaraan gestelde eisen.

De ontsluiting van het plan vindt plaats in twee richtingen via de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan. Het meeste bestemmingsverkeer zal afslaan naar het parkeerterrein via de toegangspoort onder het meest zuidelijk gelegen bouwblok E. Daarmee komt dat verkeer nooit op de Kanaalweg. Een klein gedeelte van het verkeer moet voorlopig nog wel over de Kanaalweg om het parkeerterrein ten noorden van de beoogde binnenhaven / horecavoorziening te bereiken. Dat gaat om dermate beperkte aantallen dat dit verenigbaar is met het fietsverkeer. Op termijn zal het

plan Kanaalweg 59 via de westzijde worden verbonden met het nog te ontwikkelen defensieterrein, zodat voor de bereikbaarheid de Kanaalweg helemaal niet meer gebruikt hoeft te worden.
Zie ook de beantwoording bij de zienswijzen 46 en 82 m.b.t. (bouw)verkeer. .

Het bouwverkeer zal op een vergelijkbare wijze worden afgewikkeld, maar zal noodzakelijkerwijs ook deels via de Kanaalweg moeten worden afgewikkeld. Met de bouwer zullen daarover nadere afspraken worden gemaakt. Het bouwverkeer zal niet in noordelijke richting naar de Van Zijstweg worden geleid, maar altijd terug in zuidelijke richting naar de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan, waarmee de Kanaalweg slechts over een korte afstand wordt belast met bouwverkeer.

Omdat de Kanaalweg in alle gevallen wordt ontzien is er geen alternatieve route noodzakelijk.

2. Wetering en sociale veiligheid

Paragraaf 2.4.2): Indiener wijst erop dat de aanleg van een wetering, zoals in de visie Merwedekanaalzone is opgenomen, de sociale veiligheid op de Kanaalweg vermindert. Het leidt ertoe dat bewoners niet direct vanuit hun woning/tuin naar de Kanaalweg kunnen als er problemen op de weg zijn. De Kanaalweg is nu 's nachts desolaat en blijft dat als de wetering er komt.
Indiener verwijst naar plaatsen waar de wetering al wel ligt, bijvoorbeeld langs het parkeergebouw van de Jaarbeurs. Dit is volgens indiener een diepliggend stinkslootje
dat 's zomers wordt verstikt in hoog opgroeiende grove grassen en 's winters vol zit
met ingewaaid vuil. Indiener heeft een foto van de wetering bijgesloten.
Indiener is van oordeel dat het groen langs de route de sociale veiligheid ten goede moet komen: Het moet mogelijk zijn naar de woningen te lopen, het groen mag geen verstopplekken bieden aan enge mannen en het groen moet er aantrekkelijk en verzorgd uitzien. De wetering past daar niet bij.

Reactie:
Het herstel van de beoogde Vleutense Wetering is onderdeel van de plannen voor de Kanaalweg die nog verdere uitwerking behoeven, samen met de planuitwerking voor het defensieterrein. Daarbij zal het aspect sociale veiligheid uiteraard een rol spelen. Voor de waterhuishouding in de Vleutense Wetering is het van belang dat het oude tracé juist zoveel mogelijk wordt hersteld en er sprake is van een goede doorstroming, zodat de toestand van de wetering zoals die nu wordt aangetroffen naast het parkeergebouw van de Jaarbeurs wordt voorkomen.

3. Bestaande bomen

(Paragraaf 4.2.2): De huidige bomen vormen een waardevolle kwaliteit van de fietsroute. Ze zorgen voor verkoeling op hete dagen en vangen veel fijnstof uit de lucht. De gezonde bomen kappen om een wetering te graven vindt indiener strijdig met het bomenbeleid. Het is niet goed voor de aantrekkelijkheid van de fietsroute. De bomen moeten blijven staan.

Reactie:
De bomen ter plaatste van het bouwplan Kanaalweg 59 blijven voorlopig staan. Zolang er nog geen definitieve plannen zijn vastgesteld voor de inrichting van de Kanaalzone is kappen niet aan de orde. Om het bouwplan te bereiken en mogelijk te maken zijn er wel enkele bomen in de kanaalzone gekapt. Opgemerkt wordt dat het hier allemaal volwassen exemplaren van de Canadese Populier betreft, die gezien hun leeftijd naar verwachting met een jaar of 10 aan het einde van hun levenscyclus zijn. In de nog uit te werken plannen voor de kanaalzone zullen altijd bomen terugkomen.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze wordt paragraaf .4.9 ‘Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar’ aangevuld met een korte samenvatting van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar en het

daar bij behorende Actieplan Utrecht Fietst. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de verbeelding of de regels.

Zienswijze 226 en 227

1. Verlies van privacy

Indiener is bewoner van één van de woonboten op het Merwedekanaal en van mening dat inkijk vanuit de appartementen tot inbreuk op de wet privacy leidt.

Reactie:
De afstand tussen de woonboten en de bebouwing in het plangebied bedraagt circa 50 meter. In hoog stedelijk gebied is dat een geenszins ongebruikelijke of onredelijk kleine afstand tussen woonbestemmingen. Wij zijn dan ook van mening dat daardoor geen onevenredig privacy verlies optreedt bij indiener. De privacywet gaat overigens over de bescherming van persoonsgegevens en niet over de onderlinge afstanden tussen woningen.

2. Geluidsoverlast

Indiener wijst op geluidsoverlast van de horecabestemming aan de haven en de uitrit van de parkeergarage.

Reactie:
Zie reactie onder 98.

3. Planschade

Indiener is van mening dat, door bovenstaande argumenten, mogelijk tot waardevermindering van zijn woonboot leidt. Hij verzoekt om aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan of anderzijds schadeloosstelling

Reactie:
Indien indiener van mening is dat hij door de planontwikkeling in een planologisch nadeliger positie komt te verkeren waardoor hij schade ondervindt die redelijkerwijs niet geheel voor zijn rekening dient te komen, kan hij, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, bij de gemeente een verzoek indienen voor tegemoetkoming in de planschade. Gezien de afstand van de nieuwbouw tot de woonboot van indiener, alsmede gezien de ligging van het plangebied en de woonboot van indiener in hoog stedelijk gebied, achten wij de kans dat een eventuele planschade het normale maatschappelijke risico overstijgt echter zeer gering.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Gemeente Utrecht

Zienswijze 363

1. Uitzicht

Indieners zijn van mening dat de hoogbouw van het nieuwbouwcomplex niet past in de omgeving. Zij wijzen op de 35 meter hoge schoorstenen van de Hulpwarmtecentrale. Deze zijn tot gemeentelijk monument verklaard. Het is naar hun mening zonde om een monument van de ene zijde aan het zicht te onttrekken en van de andere zijde het monument te zien met de hoge bebouwing erachter. Ook zijn zij van mening dat de geplande hoogbouw geheel niet past in de directe omgeving, waar de bestaande bebouwing maximaal 6 verdiepingen hoog is.

Indieners vrezen dat door het herstel van de Vleutense Wetering mogelijk geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal. Dit zouden zij een gemis vinden qua uitzicht, naast het feit dat het de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben ten goede komt.

Reactie:
De schoorstenen zijn beschermd als gemeentelijk monument. De monumentenstatus betekent behoud voor de toekomst. De planontwikkeling vindt plaats op een naastgelegen kavel en de zichtbaarheid van de schoorstenen vanaf deze zijde verminderd inderdaad door de nieuwbouw en het hoogte-accent. De schoorstenen blijven wel goed zichtbaar vanuit de andere zijden. In een transformatie van een voormalige industriezone naar woongebied is wijziging van de directe omgeving van de schoorstenen onvermijdelijk. Behoud is echter wel gegarandeerd.

Voor het overige zie beantwoording 102. 2

2. Horeca

Indieners maken zich zorgen over geluidsoverlast indien er horeca komt. Als de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoeken zij om in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening (met regels voor geluidsnormen voor overdag en 's avonds).

Reactie:
Zie reactie onder 98.

3.Fietsverkeer op Kanaalweg

Indieners wijzen erop dat het de Kanaalweg - ook volgens het gemeentelijk beleid - een belangrijke fietsroute is, waar naast fietsers ook veel hardlopers gebruik van maken. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers, horecabezoekers, maar ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca. Hierdoor ontstaat tijdens de bouw, maar ook na de ingebruikname van het complex te veel hinder voor de fietsers. Het bestempelen van een weg tot fietsstraat om er vervolgens meer verkeer overheen te sturen is volgens Indieners tegenstrijdig beleid.

Reactie:
Zie beantwoording bij zienswijze 82 m.b.t. verkeer.

4. Scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal

Indieners maken zich zorgen om een toename van geluidsoverlast als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan. Zij wijzen erop dat een passerende gemotoriseerde boot op het kanaal buiten, maar ook binnen goed te horen is.

Reactie:
Zoals aangegeven heeft de jachthaven een beperkte omvang en capaciteit. Hierdoor zullen alleen niet- of licht gemotoriseerde bootjes hiervan gebruik kunnen maken. Wij achten het vanwege de beperkte capaciteit van de haven en het soort boten dat daarvan gebruik kan maken, niet

aannemelijk dat hierdoor een onevenredige hinder voor de woonboten aan de overkant van het kanaal zal ontstaan.

5. Boren in plaats van heien

Indieners verzoeken in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij omliggende woningen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

Reactie:
Zie de beantwoording bij zienswijze 82.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Gemeente Utrecht

4 Bijlage: Anonieme zienswijzen

(47)

UTRECHTSE ROEIVERENIGING VIKING
Verlengde Hoogravenseweg 13 | 3525 BB Utrecht | 030 - 289 08 70
K.v.K. nr. 40477637 | info@urvviking.nl | www.urvviking.nl

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
16 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.007897

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 15 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

De zienswijze van de Utrechtse roeivereniging Viking is als volgt: wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Wij lichten dat hieronder nader toe. Eerst geven wij onze zienswijze op het plan Wilhelminawerf, daarna geven wij nog een toelichting op het roeien in Utrecht zodat onze argumenten ook voor niet-roeiers te begrijpen zijn.

Plan Wilhelminawerf
Wij hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Wij hebben bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

We lichten deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzien wij een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Wij voorzien dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;

- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maken wij ons wel zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Wij benadrukken dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Wij merken in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Roeien in Utrecht
In Utrecht zijn al meer dan een eeuw roeiverenigingen actief: de studentenroei-verenigingen Orca en Triton en de algemene roeivereniging Viking. Samen hebben de roeiverenigingen ruim 2.100 leden, die zeer actief zijn op en rond het water. Dit gebeurt op recreatief niveau, wedstrijdniveau en ook op internationaal (olympisch) topniveau. De waardering hiervoor door de gemeente Utrecht blijkt onder andere uit het aanwijzen van roeien als kernsport. Terecht, want roeien is een sport die beoefend wordt 'van 11 tot 88 jaar'.

Iedere dag gaan er zo'n 120 ploegen het water op. De boten zijn, inclusief riemen, zo'n 7 meter breed en in lengte variëren ze van 6 tot zelfs 19 meter. Dat betekent dat het nu al druk is op het water. Zeker in combinatie met de snelheid: de boten varen tussen de 10 en 20 kilometer per uur, als ze aan het trainen zijn voor wedstrijden soms nog wel sneller. Met dergelijke snelheden kan een roeiboot niet snel stil liggen. Zelfs als de stuur en de roeiers meteen reageren en vol "remmen" is de remweg al snel tientallen meters.

De boten variëren van eenpersoons-skiffs via 4-en tot de 8. Alle roeiers zitten met hun rug naar de vaarrichting. Een deel van de boten, zoals de 8, heeft een stuurman (of stuurvrouw) die met het gezicht in de vaarrichting zit en ziet wat er vóór de boot gebeurt. Maar een groot aantal boten heeft geen stuur. De roeier kijkt in zo'n boot zelf regelmatig om om te zien of er boten of andere obstakels in de weg liggen.

Het Merwedekanaal is al meer dan 100 jaar ons belangrijkste roeiwater. Alle wedstrijdploegen trainen uitsluitend op het Merwedekanaal. Alternatieven hebben we niet: het Merwedekanaal is het enige water dat over een lengte van enkele kilometers geschikt is om te trainen. Ideaal is het niet: op veel plaatsen is het kanaal al gevaarlijk smal, er zijn weinig lange rechte stukken en bruggen als de Balijebrug en de Sowetobrug (beiden met slechts één doorgang) geven oponthoud omdat op tegenliggers gewacht moet worden. Ook onze recreatieve roeiers maken intensief gebruik van het kanaal. Andere waterwegen in en rond Utrecht (de singels, Kromme Rijn) worden af en toe door recreatieve roeiers in de zomer gebruikt, maar zijn niet geschikt voor (wedstrijd)trainingen.

Roeiers roeien het hele jaar door! Alleen als er ijs ligt of als het vriest wordt er niet geroeid. Periodiek vindt de instroom van nieuwe, onervaren leden plaatsvindt. Dat betekent dat onervaren roeiers leren roeien en sturen. Zij zijn nog niet altijd al in staat om snel en adequaat te reageren op onverwachte gebeurtenissen.

De drie verenigingen hebben samen afspraken gemaakt over de vaarregels op het kanaal. De belangrijkste regels zijn uiteraard de regels uit het BPR (Binnenvaartpolitiereglement).

Bij elke vereniging zijn er roeiers die meedoen aan het NK en trainen roeiers voor (selectie voor) EK, WK en Olympische Spelen. Sinds 2000 zijn er veel prijzen behaald door Utrechtse roeiers, waaronder vier keer Olympisch zilver, drie keer Olympisch brons en drie keer WK goud.
Zonder goede trainingen geen goede wedstrijdploegen; zonder goede wedstrijdploegen geen 'blikken' (medailles), laat staan Olympische roeiers. Zonder veilige roeiomstandigheden wordt roeien voor iedereen, te beginnen met de jongste en oudste roeiers, onmogelijk. Daarom hebben de drie roeiverenigingen al jaren geleden het "programma van eisen en wensen" voor het Merwedekanaal aan de gemeente gepresenteerd en toegelicht. Zodat er in de planvorming rekening gehouden wordt met onze belangen als belangrijke gebruiker van het Merwedekanaal. Helaas moeten wij constateren dat de gemeente met het plan Wilhelminawerf geen rekening heeft gehouden met onze veiligheid en daarmee de toekomst van het roeien in Utrecht.

Ervaringen met andere watergebruikers
Ook nu al delen wij het Merwedekanaal met andere gebruikers: de zeeverkenners, zwemmers met hun zeilboten, sloepjes en andere motorboten en af en toe een kano.

Meestal gaat dat -gelukkig- goed, maar regelmatig moeten roeiers een noodstop maken omdat andere boten onvoorspelbaar zijn (opeens gaan stilliggen of oversteken) of zich niet aan de vaarregels houden. Het gaat daarbij niet om onze eigen vaarregels, maar om de regels uit het BPR. Helaas kennen veel watergebruikers deze regels niet (of houden zich er niet aan). Ook onvoorspelbaar gedrag is voor roeiers, met de lange remweg die boten nu eenmaal hebben, lastig.

Het gebruik van het Merwedekanaal door anderen concentreert zich, net als bij de roeiers, op de avonden en de weekenden. We zitten dus regelmatig "in elkaars vaarwater". Waar wij in de wintermaanden maar beperkt mede-gebruikers ontmoeten, gebeurt dat van april tot oktober veelvuldig. Net de maanden dat de roeiers hetzij intensief trainen voor wedstrijden (noodzakelijk om op nationaal en internationaal niveau aan de top mee te kunnen blijven draaien), hetzij leren roeien en sturen.

Wij realiseren ons dat het Merwedekanaal niet "van ons" is en vragen dus ook niet om het verbieden van ander watergebruik op het Merwedekanaal. We vragen echter wel nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid van de roeiers, die geen alternatief trainingswater hebben en dus aangewezen zijn op het Merwedekanaal.

Aanvullend aandachtspunt
In het plan Wilhelminawerf is een nieuwe brug getekend over het Merwedekanaal, maar die brug maakt geen onderdeel uit van het plan.
Er wordt in verschillende andere studies gesproken over nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, naast de genoemde brug onder andere ook bij de Jaarbeurs. Wij wijzen erop dat iedere nieuwe brug, zeker als deze dicht bij een andere brug ligt, gevolgen heeft voor het roeien in Utrecht. Niet alleen zijn bruggen voor ons onveilige punten, bruggen belemmeren ook de training over langere afstanden. Wij gaan er vanuit dat de gemeente, daar waar sprake zou kunnen zijn van nieuwe bruggen, tijdig zelf het initiatief

te nemen om met ons van gedachten te wisselen over de vormgeving van de brug. Uitgangspunten daarbij zijn voor ons te allen tijde dat de brug hoog genoeg moet liggen om ongehinderd onderdoor te kunnen roeier, en dat de brug geen pijlers in het water heeft.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Wij wijzen u erop dat Viking de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel. Viking stelt uw gemeente op voorhand aansprakelijk voor alle door geleden en te lijden (plan)schade en kosten in relatie tot de besluitvorming en uitvoering van de voorliggende bestreden besluiten.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
namens de Utrechtse Roeivereniging Viking,

voorzitter

UTRECHTSE ROEIVERENIGING VIKING
Verlengde Hoogravenseweg 13, 3525 BB Utrecht

NIPP 3500620

70



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra in wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

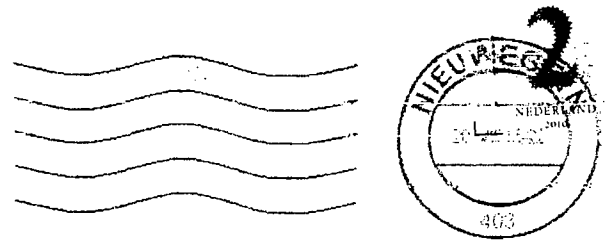
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de *flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd*, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

P.S. Voor mij als veteranen roeister is het vanwege de drukte door de roeiers van Oca en Triton al met dwenlijk om door de weeks in de avonduren op het Merwedekanaal te roeien. Door deze plannen wordt het roeien ook in het weekend vrijwel onmogelijk.
Alternatief roeiwater voor geladele boten is er niet. Graag wil ik dat nadrukkelijk wordt onderzocht of het Merwedekanaal nog wel extra scheepvaart kan hebben zeker ook omdat het Merwedekanaal een "klotsbak" is en gemotoriseerd verkeer lang golven geeft op het water hetgeen erg verstorend is voor de roeihaal.
Ik waardeer uw inspanningen om dat deel van Utrecht aantrekkelijk te maken maar dat mag niet ten koste gaan van onuitwisbare roei-accomodatie



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gezond-
heidsontwikkeling,
T.a.v. P.H. Meijer,
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

M1SPP 3500CE200

84

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf, gepubliceerd op 19 juni willen wij daarop onze zienswijze geven.

Wij, mijn echtgenote en ik, zijn 50 jaar betrokken bij de roeisport in Utrecht en hebben beiden ook nog onze jeugd bij het Merwedekanaal doorgebracht. Wij hebben daardoor - menen wij - een goed inzicht in de historische ontwikkelingen, maar ook in de gevolgen van de voorgenomen besluiten.

In algemene zin zal onze zienswijze niet veel verschillen van die van de roeiverenigingen, maar wij willen het volgende benadrukken:

VEILIGHEID
Door de aanleg van een recreatiehaven wordt gewerkt aan een zeer onveilige situatie en wel hierom:

a. er zijn jaarlijks maar liefst ca. 100.000 passeerbewegingen voor de uitgang van de beoogde haven
b. de (uitgang van de) haven wordt gecreëerd op een van de meest onlogische plekken van het kanaal (smal deel, in bocht, vlak bij brug)
c. door de gekozen uitgang wordt ook het verkeer dat onder de Balijebrug doorgaat (heen en weer) ernstig belemmerd
d. de gedragingen van bestuurders van plezierboten zijn niet altijd best, vaak zijn zij niet op de hoogte van de vaarregels en -om het onparlementair te zeggen- klooien ze maar wat aan. Aan snelheidsaanwijzingen (lees:beperkingen) houden velen zich niet. Handhaving gebeurt niet.
e. specifieke aandacht vragen wij voor een kwetsbare groep. Jonge jeugd wordt het roeien bijgebracht, maar hun reacties op het water en het omgaan met lastige situaties zijn niet zoals van volwassenen kan worden verwacht. Daarvoor wordt intensieve begeleiding gegeven, maar de situatie wordt met dit plan dus veel gevaarlijker.
f. Horeca (bedoeld sterke drank) en verkeer, dus ook waterverkeer, verdraagt zich niet altijd met veiligheid. Vorig jaar is in de gemeente Sticht Vecht na afloop van een parade nog een dodelijk ongeluk gebeurd. Ook voorzien wij dat op dit punt geen controle en handhaving zal plaatsvinden.
g. stapeleffrect. We verwezen naar de historie. Veel is veranderd aan en op het Merwedekanaal en er is nog meer in de ontwikkeling, zoals bruggenbouw). Dus krijg je -als alles doorgaat- alleen maar toenemende onveiligheid

(TOP)SPORT ROEIEN in Utrecht

Roeien is een belangrijke sport in Utrecht. Los van verschillende politieke opvattingen waardoor breedtesport dan wel topsport wordt aangehangen, sport is belangrijk.
In Utrecht zijn zo'n 2000 personen lid van de drie verenigingen, ruwweg 2/3 bij de studentenclubs Triton en Orca en 1/3 bij de algemene vereniging Viking.
Kenmerkend voor de Universiteitssteden is dat ze allemaal studentenroeiverenigingen hebben, wat bijzonder is.

Het overgrote deel van de roei(ster)s is recreatief, beperkt prestatief bezig, sport en de vereniging zijn belangrijk voor hen.
Een kleiner deel wil in de roeisport echt presteren en het streeft deelname aan wereldkampioenschappen en Olympische spelen na.

De Utrechtse clubs zijn daarbij zeer succesvol
Een paar feiten:

- deelname aan 11 Olympische Spelen
- (zilveren medailles in 2000 en 2008, bronzen medailles in 1964, 1984, 2012)
- tientallen medailles op WK, EK, Universiades en juniorenkampioenschappen
- meer dan 10 sportpijzen van de gemeente utrecht
- een ereprijs van de Universiteit Utrecht

Roeien, kernsport voor de gemeente Utrecht, dat klinkt goed en bemoedigend.
Maar het is belangrijk te beseffen dat drie zaken belangrijk zijn:

1. mensen (leden, ondersteuners etc.)
2. materiaal (boten, botenhuis)_
3. **GESCHIKT ROEIWATER**

Wat is een voetbalclub met een kantine en een bal, maar geen veld?
Voor roeien is geschiklt water belangrijk, voor toproeien moet dat aan wat meer eisen voldoen.
De voorgestelde plannen maken het roeiwater absoluut ongeschikt voor het toproeien en minder geschikt voor het roeien in het algemeen.
De gevolgen zijn: evident:

1. verminderende aantrekkelijkhied van en aandacht voor de roeisport
2. teloorgang ("de dood") van het roeien als topsport in Utrecht.

In de aanhef spraken wij over 50 jaar terug. Toen waren er dikke rapporten over een roeibaan, die er niet gekomen is. Ook de afgelopen jaren kwam een roeibaan in beeld. Het verslag van het Politiek SportCafé in juni j.l. eindigt:' hoe dan ook, het Dossier Roeibaan sleept zich voort zonder zicht op een oplossing. Zelfs die krachtige, creatieve sportwereld lijkt hiervoor geen oplossing te vinden. En dus zal het bij het Politiek Sportcafé 2016 vast (ook) weer gaan over roeiwater.'

DAMES EN HEREN,

1. **met klem vragen wij u af te zien van de aanleg van de haven zoals bedoeld in het ontwerp bestemmingsplan.**
2. **Het Merwedekanaal primair te beachouwen als "roeiwater" en het overige beleid mbt het Merwedekanaal daarop af te stemmen**
3. **1 en 2 zouden ons insziens moeten gelden zolang niet is voorzien een geschikte nieuwe (trainings)roeibaan**

Tot slot
Graag nodigen wij u van harte uit zelf de situatie in ogenschouw te nemen. We willen dat organiseren op het water, in boten, en langs het water. We vernemen graag van u en zullen u meenemen in de wereld van 2000 enthousiaste roeiliefhebbers.

Wij zijn overigens heel blij dat veel (ex-)topoers en anderszins betrokkenen het beroep de besturen van de roeiclubs in hun bezwaren ondersteunen.

Met vriendelijke groet

NOOT:
id van Viking en in velerlei zin betrokken bij het verenigingsgebeuren. Hij heeft meegewerkt aan de uitgave van boeken over het roeien: Jubileumboeken URV Viking (2006, 2011), Geschiedenis van de Kon. Holland Beker (2011) en Helden op het Water (2014).
Hij is voorzitter van de Stichting Documentatiecentrum Roeisport, bestuurslid Sticht Documentaire 150 jaar Roeisport
Recent is een artikel verschenen in Oud-Urecht over de Utr. Verenigingen, dat hier is bijgevoegd.

stuurt en coacht 50 jaar bij Viking. In haar jeugd stuurde zij roeiploegen van Charon en Batavier, voorlopers van Orca.

De geschiedenis en successen van Triton, Orca en Viking is in mooie werken geboekstaafd.



De Varsity-winnaars van 1933 bij het erevlot: F. Moltzer (boeg), W.F.F. Oppenoorth, J.C.J. Storm van 's-Gravensande, W.A.P.F.L. Storm van 's Gravensande (slag) en C.L. van Woelderen (stuurman).

□ ARCHIEF TRITON

Triton, Viking en Orca, roeien in Utrecht

Utrecht kent een rijke roeigeschiedenis die teruggaat tot het laatste kwart van de 19e eeuw. De drie nog bestaande verenigingen werken nauw samen, maar koesteren ook hun eigen identiteit en tradities.

Utrecht telt drie roeiverenigingen, twee studentenverenigingen en één open burgervereniging. De oudste vereniging, Triton, is opgericht in 1880, gelieerd aan het Utrechtsch Studenten Corps en telt 750 leden. Tot de oprichters behoorde Willem Einthoven, in 1924 winnaar van de Nobelprijs voor de Geneeskunde. In 1906 werd de burgerroeivereniging Viking opgericht, die nu 650 leden heeft. De derde is Orca (700 leden), in 1970 ontstaan u de fusie van twee studentenroeiverenigingen, De Batavier en Charon. De Batavier was aanvankelijk verbonden met studentenvereniging Unitas, Charon met Veritas. Beide waren lange tijd subverenigingen van Viking. Ze splitsten zich weer af in de jaren zestig, functioneerden vervolgens een aantal jaren zelfstandig, maar zagen zich door gebrek aan voldoende kaderleden, financiële middelen en behoorlijke huisvesting in 1970 gedwongen tot een fusie.
De historie verhaalt van meer verenigingen (zie de tabel). Ook de universiteitssteden Groningen, Leiden en Delft kennen drie verenigingen, twee voor studenten en één open vereniging.
Sinds 1978 zijn de clubs gezamenlijk gehuisvest in accommodatie De Driewerf in Hoograven aan het Merwedekanaal. De slechte accommodaties van de afzonderlijke clubs en hun beperkte financiële middelen leidden in

nenspraak met de gemeente en de universiteit tot deze zamenlijke huisvesting. Dat ging niet zonder slag of ot. Wat voor buitenstaanders misschien logisch leek - t samengaan van Orca en Triton - was dat voor de clubs f allerminst. Ze hechten sterk aan hun eigen identiteit moesten al flink slikken bij het idee van een gedeelde ntine in het nieuwe gebouw.
nwege de groei van de clubs is de accommodatie sinds- n verschillende keren uitgebreid en nu beschikt elke b over goede, eigen voorzieningen waar ze hun eigen ntiteit kunnen koesteren.

rgers, ballen en knorren

ing telt leden van 10 tot 80 jaar, even veel vrouwen als nnen en met een diverse achtergrond. De leeftijdsgroep sen 20 en 30 jaar is er permanent ondervertegenwoor- gd. Dat is de groep die studeert (en dan lid is van een stu- ntenroeivereniging) of druk is met loopbaan en/of gezin.
ewel het lidmaatschap van het Utrechtsch Studenten rps sinds 1969 geen voorwaarde meer is voor het lid- aatschap van Triton, bestaan er wel lijnen tussen het rps en Triton. De mores van het corps worden wel niet zo strikt gevolgd, voor de niet-corporalen blijven de rpsleden toch de 'ballen'. Omgekeerd worden de niet- rporale roeiers 'knorren' genoemd.
de corporale vereniging, dus ook bij Triton, zijn van dsher de jasjes en dasjes gewoon, men hecht er aan zich 'correct' te kleden. De knorren kenden in veel gevallen geen verenigingskleding naast hun sportkleding, hooguit een trui.
Ook bij het benoemen van boten kiest Triton een serieuzere uitstraling. Vaak worden boten genoemd naar ereleden of anderen die een voorname rol hebben gespeeld voor de vereniging. Bij Orca vinden we namen als 'Prof. Dr. Erelid' en 'Shunyi Yungi..wat een knor', terwijl Tritonboten vaak formele namen hebben als 'A.P. Nolet' en 'J.E.J. ten Berg'.

Bestuurslid Stichting Documentatiecentrum Roeisport, erelid van de U.R.V. Viking.

Overzicht Utrechtse roeiverenigingen

Naam	Jaren	Doelgroep	Loods	Bijzonderheden
Roei- en Zeilvereeniging	1862 - ??	studenten	onbekend	genoemd in *Studentenalmanak* 1862
Roei- en Zeilvereeniging Het Spookschip of De Vliegende Hollander	1869 - ??	studenten	onbekend	genoemd in *Studentenalmanak* 1869
De Vliegende Hollander	1872 - ??	studenten / burgers	Kromme Rijn	genoemd in *Studentenalmanak* 1873
Utrechtsche Studenten-roeivereeniging Triton	1880 - heden	studenten	Kruisvaart (1880) Park Oog in Al (1923) Hoograven (1978)	
Utrechtsche Roei- en Zeilvereeniging Viking	1906 - heden	burgers en tijdelijk studenten (subgroepen/ -verenigingen)	Oude Rijn (1907) Keulsekade (1921) Hoograven (1978)	
Utrechtsche Roei- en Zeilvereeniging De Batavier	1912 - 1926	studenten	Oog in Al	verbonden met Unitas
Ulysses	1936 - 1937	studenten		idem, niet actief geworden
Charon	1945 - 1970	studenten	Zeehaenkade (1967)	verbonden met Veritas, subgroep Viking, afgesplitst in 1967
De Batavier	1956 - 1970	studenten	Oudegracht (1962) Zeehaenkade (1967)	subgroep Viking, afgesplitst in 1962
Orca	1970 - heden	studenten	Zeehaenkade Hoograven (1978)	fusie van Charon en De Batavier
Opopoi	1960 - 1973	studenten (vrouwen)	Zeehaenkade	verbonden met UVSV, in 1973 fusie met Triton

Veel gewoonten zijn voor beide clubs dezelfde geworden. Bovendien wordt er veel samen gedaan, zeker ook samen geroeid. Naast een gezonde sportieve ontmoeting is daarom het knorren- versus ballenverhaal vooral een thema bij de introductie, in liederen en bij het cabaret. Uit een in 2005 gehouden enquete onder Orca-leden bleek dat 45 procent lid zou worden van Triton als Orca niet bestond. Toch is er een bijzonder moment waarop je of voor de een of voor de ander bent: de jaarlijkse *Varsity*.

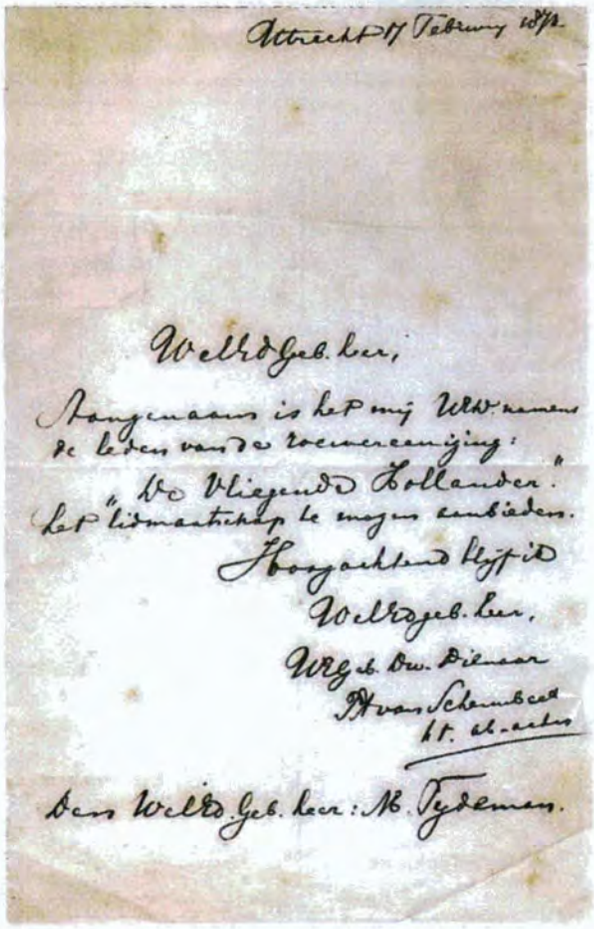
Nationale universiteitsroeiwedstrijden

Geïnspireerd door de jaarlijkse race tussen Oxford en Cambridge op de Thames organiseerden de roeiverenigingen Njord en Laga uit Leiden en Delft in 1878 de eerste *Varsity* (verbastering van *University*) op het Galgewater in Leiden. In 1882 nam Triton als derde vereniging deel en een jaar later werd de Nederlandsche Studenten Roeibond opgericht om het evenement verder uit te bouwen. De Varsity was voorbehouden aan de corporale roeiverenigingen.

De wedstrijd kent diverse nummers, maar het hoofdnummer is de wedstrijd van de Oude Vieren, waarin de clubs hun beste roeiers laten plaatsnemen. Winnen van dit nummer geeft sterrenstatus op de vereniging.

Triton heeft de Varsity vijftien keer gewonnen, maar de laatste keer was alweer lang geleden, in 1967. De ploeg bestond uit Erik Hartsuiker, Herman Rouwé, Tom Dronkert, Berend Brummelman en stuurman De Ruiter. Deze vier ging een jaar later ook naar de Olympische Spelen van Mexico. Hartsuiker en Rouwé hadden in 1964 in Tokio al brons gewonnen in de twee met stuurman.

In 1973 werd de Varsity opengesteld voor alle studentenverenigingen. De eerste knorrenclub die wist te winnen was Orca in 1980, nota bene in het jaar dat Triton zijn eeuwfeest vierde. Bij een deel van de supporters van corporale verengingen leidde dat tot onsportieve reacties langs de kant die door de organisatie krachtig werden veroordeeld. Overi-



Utrecht 17 Februarij 1882.

Welld Geb. Heer,

Aangenaam is het mij UWEd namens de leden van de roeivereeniging: "De Vliegende Hollander" het lidmaatschap te mogen aanbieden.

Hoogachtend blijft ik

Welldegeb. Heer,

UWEd. Dw. Dienaar

P. van Schaubeek

Lt. d. Artill.

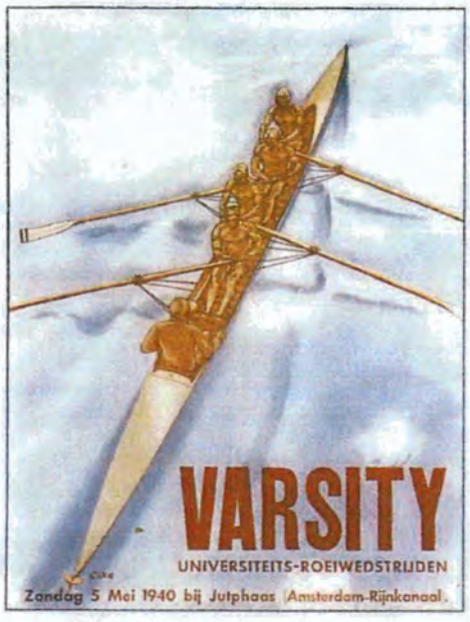
Aan Welld Geb. Heer: M. Tydeman.

Briefje met uitnodiging lid te worden van De Vliegende Hollander, de eerste roeivereniging.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF

Affiches Varsity 1940, 1941 en 1946.

□ ARCHIEF TRITON







gens deed Orca niet mee aan de verplichte ceremonies oals het geven van een receptie en de kroegjool. Dat werd le club niet in dank afgenomen.

Orca won daarna nog vier keer, het laatst in 2004 met de oeiers Geert Cirkel, Bert Westerveld, Sjoerd Hamburger, oy van Kessel en stuurman Merijn van Ooijen. Het feest verd corporaal gevierd, *de Volkskrant* zette als kop boven et verslag 'Zelfs de roeiers van Knorca vertonen nu bralerig gedrag'. Vanaf 2005 kwam de winnaar steeds uit msterdam (Nereus) of Rotterdam (Skadi).

De toezegging die Triton in de jaren veertig deed de organisatie van de Varsity op zich te nemen als deze in 'Utrecht' ou worden gehouden, heeft ze altijd gestand gedaan. In 940 en vanaf 1946 is de Varsity op het Amsterdam-Rijnanaal verroeid met uitzondering van 1971 toen de strijd laatsvond op de Amsterdamse Bosbaan. Tot 1970 werd er estart in Utrecht en gevaren tot Jutfaas, daarna op een raject bij Houten.

oeien in soorten en maten

Orca en Triton tellen veel leden voor wie de sport en de verning in de eerste plaats gezelligheid betekenen. Er worallerlei sociale evenementen georganiseerd, zoals thema)feesten en wintersport, maar ook wedstrijden op et kanaal. Veel ploegen doen - weliswaar niet op topniveau - mee aan competities met andere verenigingen. Wie ich 'comporoeier' noemt, maakt daarmee de ingewijde uidelijk wat voor soort roeier hij is.

Voor beide clubs is de opleiding van roeiers en roeisters voor le (inter)nationale top een beleidsprioriteit. In het verleden ijn dan ook veel sportieve successen behaald. Voor maar iefst elf Olympische Spelen werden mannen en vrouwen an de huidige drie Utrechtse clubs geselecteerd. Ze behaalden vele finaleplaatsen en oogstten twee zilveren en drie ronzen medailles (zie kader). Naast deze successen waren r ook topklasseringen op Wereld-, Europese en Studentenampioenschappen. De clubs behoorden meerdere malen ot de gelauwerden voor de jaarlijkse Utrechtse sportprijzen. ij Viking is het aanbod van recreatief roeien groter, wat ok te maken heeft met de bredere spreiding in leeftijd bij ie club. Het prestatief (top)roeien vindt vooral bij de juniplaats. Als die gaan studeren, stappen ze bijna altijd naar een studentenclub en dan blijkt hun achtergrond en perfecte basis om door te groeien naar de top. Triton en Orca hebben daar aardig wat sportieve vruchten van weten e plukken.

Het dagelijkse roeien gebeurt op het Merwedekanaal. Daarnaast zijn het 'rondje stad' via de Vaartsche Rijn, Singel en Oudegracht en een tochtje op de Kromme Rijn in rek. Verder doen leden van Viking, Triton en Orca mee aan ochten georganiseerd door andere verengingen in het hele and, aan meerdaagse tochten in het buitenland en aan ange-afstandstochten met wedstrijdkarakter.

Net als de andere verenigingen schuwt ook Vikingen bijzondere projecten niet. Roeiers van Viking slaagden er in 1977 in m - bij de tweede poging - Het Kanaal over te steken van Calais naar Dover. De club doet jaarlijks met meerdere ploegen mee aan de Elfstedentocht en organiseert zelf een prestatieve tocht van 90 kilometer door het Hart van Holland,



Bootslieden vader (Cor) en zoon (Wim) Heuvelman poseren met hulpje Jan voor de campagne 'Vakmanschap is Meesterschap' van bierbrouwer Grolsch.

FOTO PAUL HUF | ARCHIEF TRITON

waarvoor ook uit het buitenland belangstelling bestaat.
Twee keer per jaar, in december en januari, strijden de drie clubs op alle niveaus en in verschillende boottypes tegen elkaar. Dat zijn de zogenaamde *Bumpingraces*, die door respectievelijk Triton en Orca worden georganiseerd. De roeiers en roeisters dragen dan het clubtenue, terwijl de verenigingen zich ook onderscheiden door de clubkleuren op de bladen van de riemen en door de bootnamen. Bijna alle Vikingboten zijn vernoemd naar helden uit de Noorse mythologie.

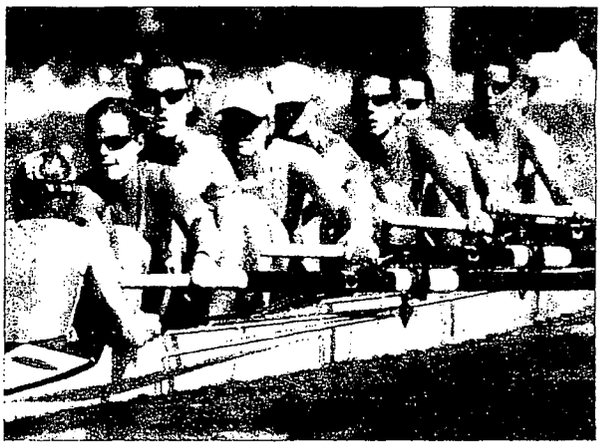
Eigen bootslieden

Boten werden van oudsher gebouwd van hout en dat vereiste deskundig onderhoud. De eerste veertig jaar had Triton



In 1977 staken vier Vikingers (Fred Tap, Peter Knappstein, Jos Steehouder en Walter Vermeulen) het Kanaal over van Calais naar Dover. Voor de 48 kilometer hadden ze 5,5 uur nodig, voor de laatste kilometer één uur!

ARCHIEF VIKING



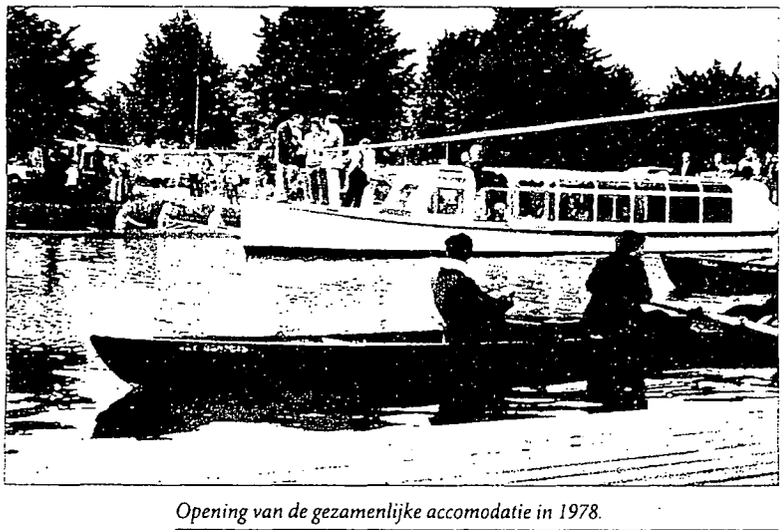
De Nationale Damesacht acht die op de Olympische Spelen in Sydney zilver behaalde met als slagenpaar de Orcanen Elien Meijer en Marieke Wetserhof, daar achter van Viking Tessa Appeldoorn.

□ FOTO RAINER EMPACHER

Hendrik van Essen in dienst om het beheer en onderhoud te doen. Hij werd in 1923 opgevolgd door Cor Heuvelman, die een groot vakman bleek. Voor Triton, maar ook voor Viking, bouwde hij vele boten. Zijn zoon Wim volgde hem in 1961 op en bleef voor de vereniging werken tot de verhuizing naar Hoograven in 1978. De kwaliteiten van vader en zoon Heuvelman kregen ook erkenning toen ze figureerden in een reclamecampagne van het biermerk Grolsch in de serie 'Vakmanschap is Meesterschap'. Vanaf 1978 ging Wim Heuvelman als ambtenaar van de gemeente werken voor de drie verenigingen samen. De derde generatie Heuvelman is belast met het beheer van de roeiaccommodatie.

Tegenwooordig worden boten van kunststof gemaakt. In Europa zijn *Empacher* (Duitsland) en *Filippi* (Italië) grote namen. Maar ook import van Chinese boten neemt toe. Het Utrechtse bedrijf *EuRow* van Rob Heeres, bootsman van Orca en Triton, krijgt uit het hele land opdrachten voor onderhoud en reparaties van roeiboten.

Ook Viking had eigen bootslieden in dienst. De eerste bootsman was Hendrik Oorlog, die in 1912 werd opgevolgd door Jan Nagtegaal. Diens zoon Albert stond later de botenbouwer Jacob Slegtenhorst bij die van 1943 tot aan zijn pensionering in 1970 maar liefst 39 boten voor Viking bouwde. Daarvan is er nog één over, de Jan Nagtegaal, die ceremonieel gebruikt wordt, bijvoorbeeld bij een (roeiers)huwelijk.



Opening van de gezamenlijke accomodatie in 1978.

□ ARCHIEF TRITON

Nieuw trainingswater gezocht

Vanuit de huidige locatie aan het Merwedekanaal z de stad, de Kromme Rijn en de Vecht via de Vaartsch Rijn goed bereikbaar. Maar roeiend Utrecht ziet toch met groot plezier het verder herstel van de Singel tegemoet. De recreatievaart is daar en in de grachten de laatste jaren wel fors toegenomen, maar tot nu toe levert dat weinig problemen op.

Absoluut problematische wordt het met het Merwedekanaal. De groeiende bebouwing richting het kanaal, de toenemende recreatie en een aantal nieuwe bruggen maken het Merwedekanaal steeds minder geschikt als trainingswater voor de wedstrijdploegen. De situatie langs het kanaal voor de begeleiders die meefietsen is niet zonder risico's. Deze ontwikkeling kan negatief uitwerken op de topsportambities van Triton, Orca en - in mindere mate - Viking. Plannen om een roeibaan aan te leggen in de polder Rijnenburg zijn door de econmische crisis stilgelegd. Toch zou daar of elders een oplossing gerealiseerd kunnen worden die vele belangen dient.

Bronnen

Appeldoorn, Frim e.a, *Eeuwig Viking, 100 jaar burgerroeivereniging* (Utrecht 2006).

Berg, Johan ten, e.a, *Lustrumboek Triton 1880-2005* (Utrecht 2005).

Berg, Johan ten, Leo van de Ruit en Ruud Stokvis, *125 jaar Koninklijke Nederlandsche Studentenroeibond* (z.p. 2008).

Lustrumboekcommissie *Orca 1970-1995* (Utrecht 1995).

Lustrumboekcommissie *Orca 1970-2005, Lustrum 7* (Utrecht 2005).

Winden, Chris van, e.a, *Orca 1970-1980, in 10 naar 100* (Utrecht 1980).

PKLP1 160802
20-07-15 12:23
NEDERLAND

€ 2,07

Aan de gemeenteraad v Utrecht
Ruimtelijke en Econ. Ontwikkeling afd. gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

105

Gemeente Utrecht
Bestuursdienst
24 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008328

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;

- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- Het ontbreken van enig alternatief trainingswater voor de drie roeiverenigingen van Utrecht;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren met de regels en de veiligheid van de roeiers omgaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt roeiwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, zijn gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen.

Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart. De ervaring leert dat pleziervaart over het algemeen buitengewoon weinig rekening houdt met roeiers. Men houdt zich niet aan de maximumsnelheid en heeft geen oog voor de deining die dit veroorzaakt en de bijbehorende overlast voor roeiers die aan het trainen zijn. Een toename van de recreatievaart op het Merwedekanaal zal dit probleem vergroten. Daarnaast zullen bij meer drukte meer boten in de verleiding komen elkaar op te lopen, wat een toename van het aantal onveilige situaties zal veroorzaken, met alle gevolgen van dien (zie paragraaf 'Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal').
In het bijzonder maak ik mij daarnaast zorgen over sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het

Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Het ontbreken van alternatief trainingswater voor de drie roeiverenigingen

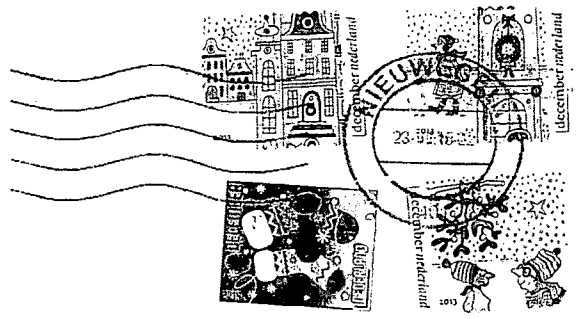
De drie roeiverenigingen die in Utrecht gevestigd zijn hebben geen ander trainingswater tot hun beschikking dan het Merwedekanaal. Het plan voor het realiseren van een recreatiehaven brengt het veilig gebruik van het enige (!) trainingswater in gevaar. Het is onacceptabel om in een grote (studenten)stad als Utrecht het voortbestaan van drie roeiverenigingen met gezamenlijk meer dan 1200 leden in gevaar te brengen door meer recreatievaart op het Merwedekanaal mogelijk te maken. Bovendien zijn het nut en de noodzaak van dat laatste mijns inziens uiterst discutabel.

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
24 JUL 2015

GemeenteRaad Utrecht
Ruimtelijke ~~Ordening~~ en Economische
Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer.
Postbus 16200 3500 CE Utrecht.

(48)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
16 JUL 2015
Registratienummer

15.007898

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

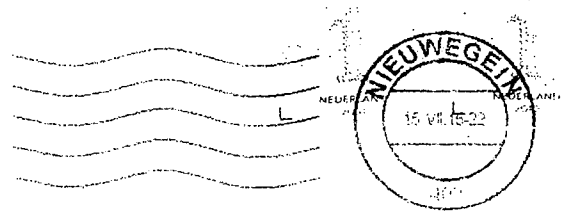
Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

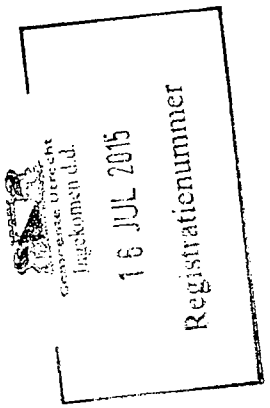
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke/economische ontwikkeling,
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

3573 AE-113

(49)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
16 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.007902

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roel)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

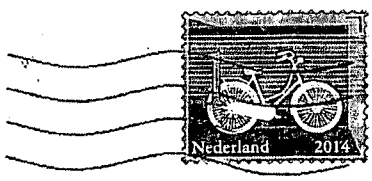
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :





402

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en economische ontwikkeling
afdeling gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meyer
postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
16 JUL 2015
Registratienummer

HOEPV 3500EZ01

Gemeente Utrecht
ontvangen d.d.
15 JUL 2015

50

15 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Gemeente Utrecht

Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

15 JUL 2015

aan: Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en E.O.
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

1301

51

17 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008010

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening <u>alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot</u> risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

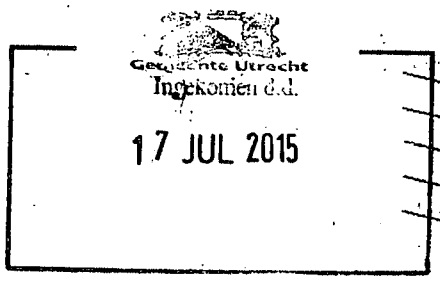
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

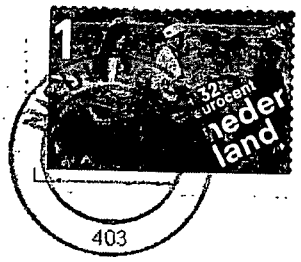
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische
T.a.v. P.H. Meijer ontwikkeling
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

(52)



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

NIEUWEGEIN
NEDERLAND
2610
16 JUL 2015
NEDERLAND
2610
401
17 JUL 2015
ontvangen d.d.
Provincie Utrecht

(53)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
17 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008000

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het ontwerpbestemmingsplan beperkt de trainingsmogelijkheden voor roeiers in belangrijke mate en leidt tot onveilige situaties en ongelukken voor roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waarin extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren.

Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

De ontwikkeling van een haven druist in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder goed en veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk. Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is ook de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, maar wel ook hoge kosten, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke, dus zeer kwetsbaar. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- dat roeiers ondanks de aanleg ervan toch voldoende (topsport) trainingsmogelijkheden behouden;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Dit versterkt mijn bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven in het plan.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de trainingsmogelijkheden voor de roeiers en voor de veiligheid van gebruikers van het kanaal zijn onderzocht en meegewogen.

Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt. Dit geldt zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Samenvattend,
op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.

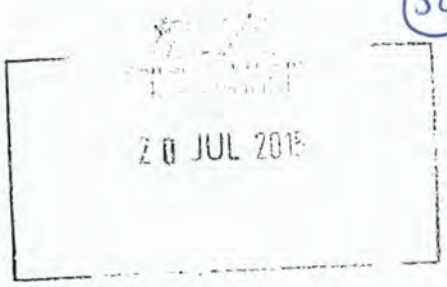
Voor de goede orde herinner ik graag aan mogelijke risico's bij aantoonbaar tekort schieten in onderzoek, onderbouwing en motivering van het ontwerpbestemmingsplan en in de evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. De gemeente zou aansprakelijk gesteld kunnen worden voor onveilige situaties ten gevolgen van het plan en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

[illegible] Viking
Erelid AUSR Orca

(54)



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

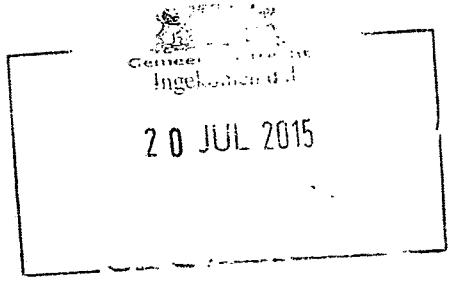
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

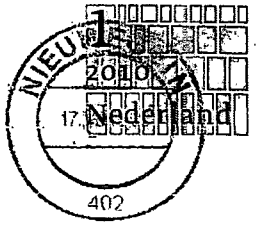
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





FRANKERING
GECONTROLEERD
U01.150717.003208



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en econ. ontw., afdeling Gebiedsontw.
T.a.v. P.H. Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

55

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d
20 JUL 2015
15.008054

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaal-zone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roei-accommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Lid URV Viking

Gebaat met liefde
Penwipstraat 1
1 A A Pot Alegaf
Postbus 1 A 2 6
ASL CF Utrecht

Hier graag geplaatst

56

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008055

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

[naam]
[adres]
[woonplaats]

FRANKERING
GECONTROLEERD
U01/150717.002839

Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en economische ontwikkeling
afdeling gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer.
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

57

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008056

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

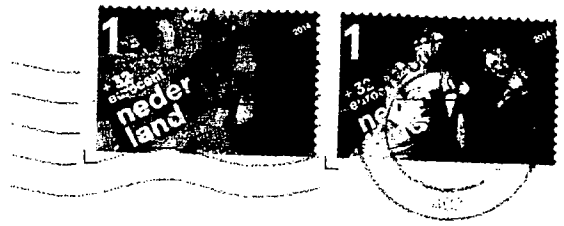
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling.
afd Gebiedsontwikkeling
t.a.v P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NDSPV 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d
20 JUL 2015

50

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008057

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

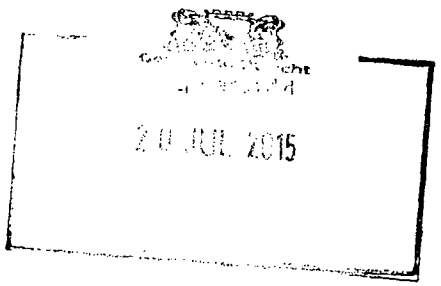
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

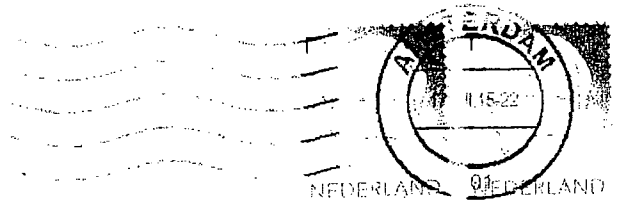
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling
t.a.v. de heer P.H. Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

AOSFF 3500CE300

Pla

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

15.008060

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Afzender

Telefoon
E-mail

Datum: 17 juli 2015
Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

PostNL €1,22

NEDERLAND
17.07.2015

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

60

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008065

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

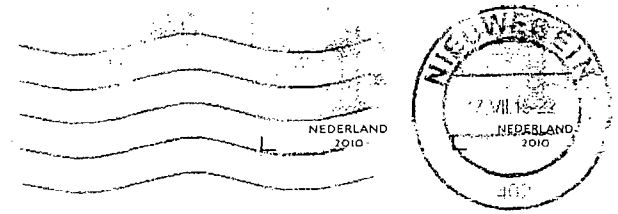
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

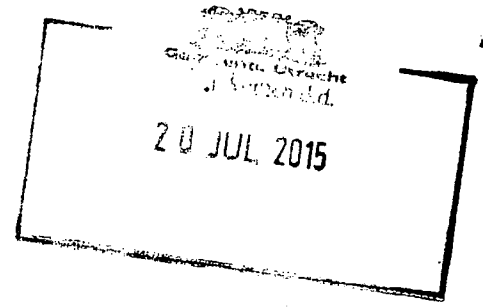
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





HOSPP 3500CE20D



(G1)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008066

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel vòòrzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

DE GEMEENTERAAD VAN UTRECHT

RUIMTELIJKE & ECONOMISCHE ONTWIKKELING, AFD. GEBIEDSONTWIKKELING

T.A.V. P.H. MEIJER

POSTBUS 16200

3500 CE UTRECHT

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

N11P= 3500CE200

17.VII Nederland 2014
402

A:2.

(62)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008067

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met

kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

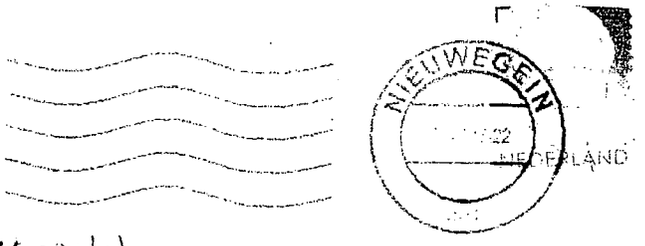
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N11P t. 3500CE200

(63)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008068

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Uitgangspunt in de (voorrangs)regels voor de binnenvaart, die ook voor roeiers gelden, is dat "stuurboordwal" wordt houden, en dat bij onoverzichtelijke punten en bij elkaar naderende schepen altijd naar stuurboord(wal) dient te worden uitgeweken. Net als op

de weg dus (naar) "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet op grond van het Binnenvaartreglement sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de vaarregels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze

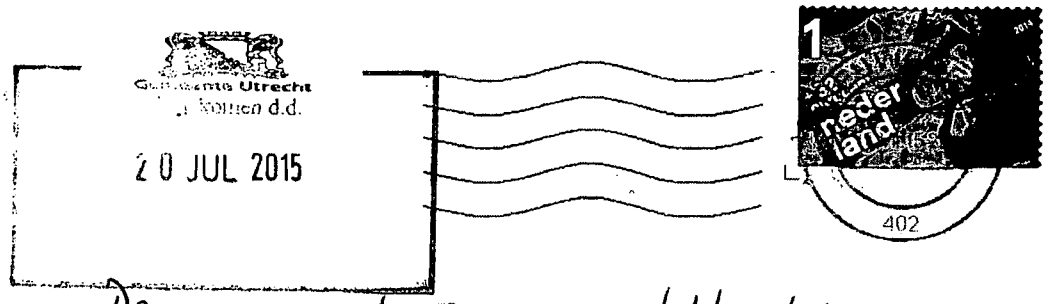
de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag is betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte *niet* uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die hierdoor mogelijk worden gemaakt. Ik noem, zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling, de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt, zoals horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan – de functie bedrijvigheid. Dit geldt evenzo voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen, waaronder nadrukkelijk mijn roeibelangen in het kader van het door de gemeente vastgestelde kernsportbeleid waar effectief en veilig gebruik van het beschikbare roeiwater een basisvoorwaarde voor is. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor mijzelf, mederoeiers en roeimaterieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling,
Afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT 3500CE200

(64)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008069

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 17 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

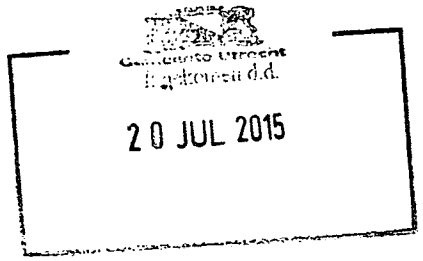
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontw.
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

HOPPU 3500CE200

(65)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008070

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

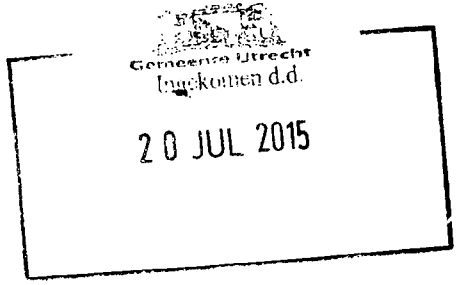
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

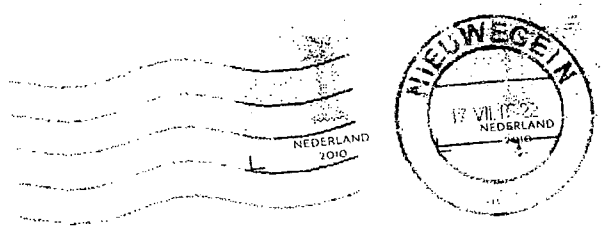
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

16 juli 2015





De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke ordening, afd. Gebiedsontwikkeling
tav: P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

NL1P t 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
21 JUL 2015

(66)

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008115

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverengingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

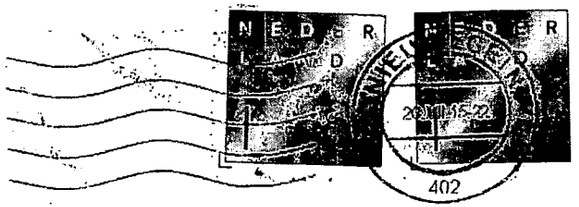
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Ec. ontwikkeling,
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P. H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.

NOGRF 3500CE200



(69)

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008116

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische ontwikkeling,
afd Gebiedsontwikkeling.
Tav P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H12FP 3500CE20

(68)

21 JUL 2015

15.008117

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met

kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

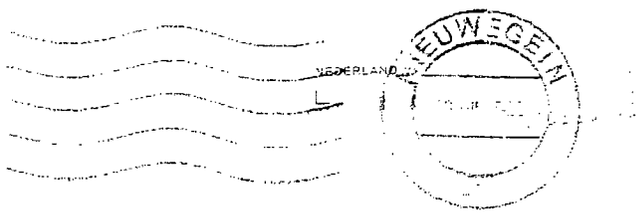
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N10SS 3500E200

6g

21 JUL 2015

15.008118

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met

kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

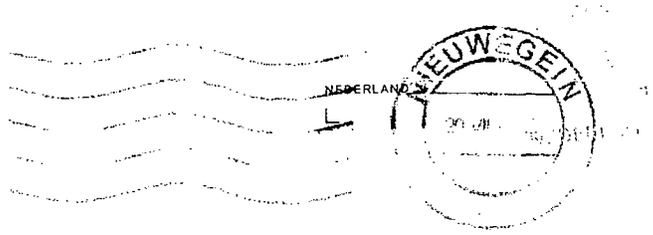
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H10SS 3500CE200

Ingekomen stuk
21 JUL 2015
71

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008124

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

FRANKERING
GECONTROLEERD
U02.150720.501156



L 1

Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en ec. ontwikkeling
afd Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NOSSS 3500CE200

72


15.008125



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

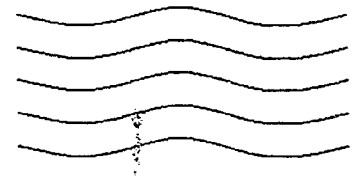
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Lid van U.R.V. Viking



FRANKERING
GECONTROLEERD
U03.150720.003005



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Econ. Ontw.
afdeling Gebiedsontwikkeling.
Tav. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

NOSPs 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen
21 JUL 2015
73

15.008126

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

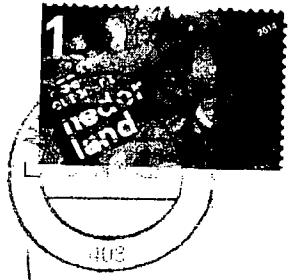
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

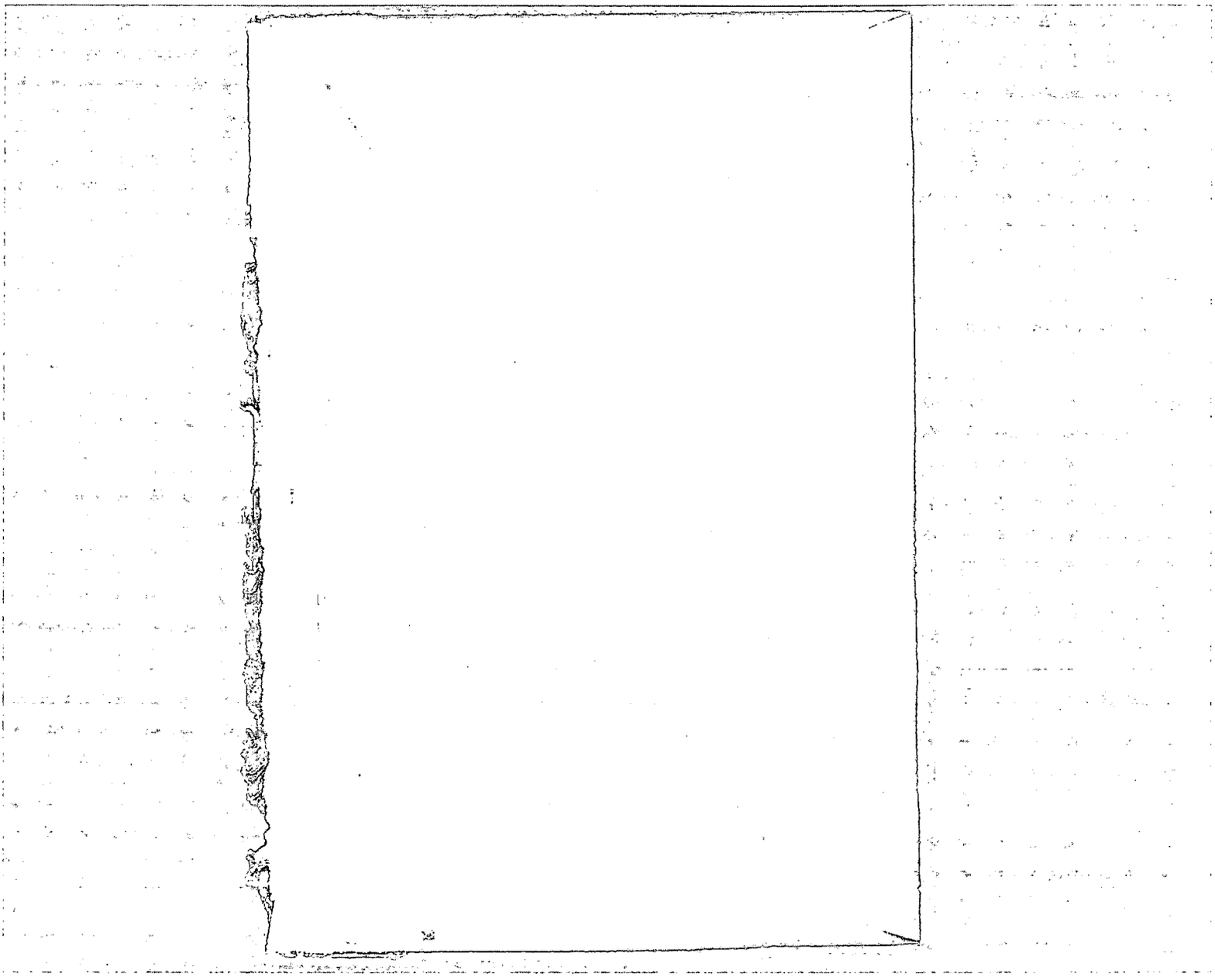
Met vriendelijke groet,

- lid URV Vihiq

U



Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
tav P.H.J. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht





21 JUL 2015

74

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling, afd. Gebiedsontw.
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NIEUWEGEIN

H12FP 3500CE200

75

15.008128

21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling ~~Gebiedsontwikkeling~~
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

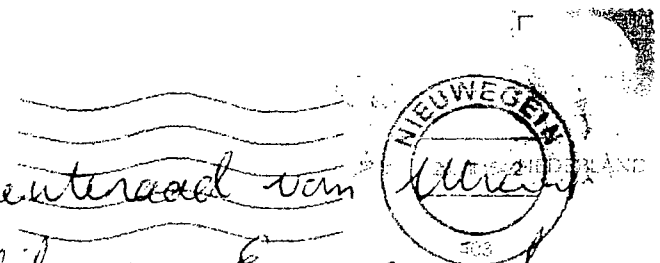
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling, afd. Gebiedsontw.
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

M12PP 3500CE200

(76)



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

77

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008130

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Lid UBU Vleuten



De gemeenteraad van Utrecht
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

M11PP 3500CE200

78

15.008131

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

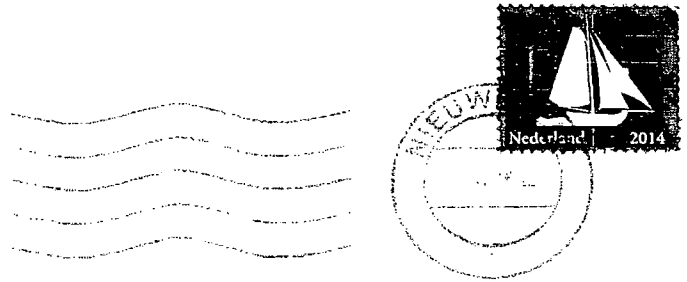
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht
T.A.V P.H Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.

MOPPP 3500DE200

79

Gemeente Utrecht
Ontvangen
21 JUL 2015

15.008132

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

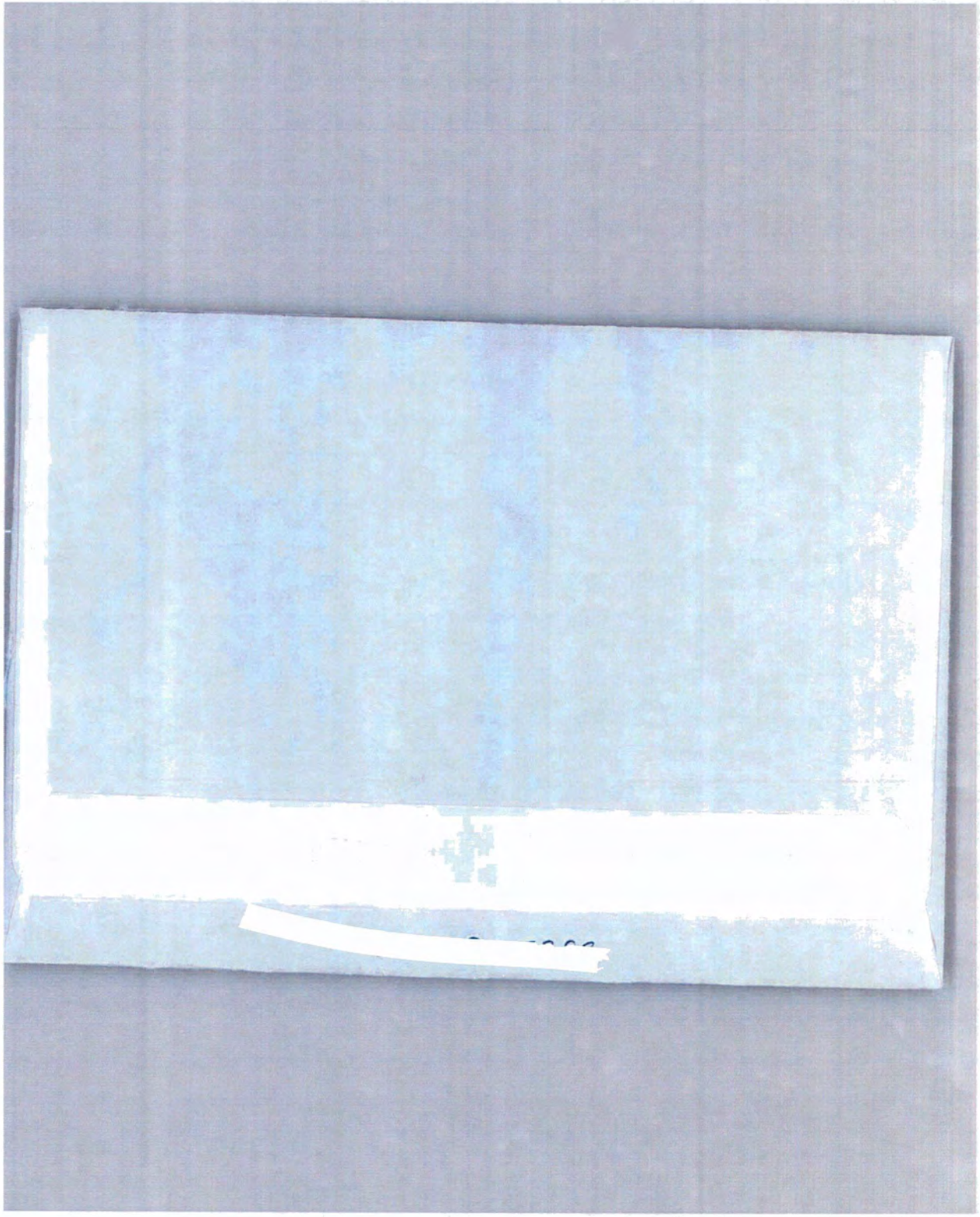
Met vriendelijke groet,



Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.M. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

HOIPF 3500CE300



80

15.008133

21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, in het bijzonder ongestuurde boten, beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die plotseling het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en veiligheid van roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet een schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd zelf moet opletten voor palen in het water en aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een terzake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een toename van het aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dat bij aanvaringen de roeiers de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom bezwaar tegen de aanleg van een haven met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via deze haven beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van de haven op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan enerzijds bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen om dicht langs de wal te blijven roeien en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en niet eerder zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel vanuit dat de roeiers op dat punt aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dit is echter strijdig met de vaarregels (vergelijk het met stelselmatig links rijden op de weg) en ronduit gevaarlijk op piektijden. Voor ongestuurde boten is het een kwestie van lijfsbehoud om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden, om aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Op piektijden is het vaak zo druk dat oversteken naar bakboordwal geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van roeiers en sloepvaarders in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie een bocht maken, vergroot de kans op een aanvaringen.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, waaronder de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. De onvoorspelbaarheid van het gedrag van recreatieschippers neemt als in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd zijn.

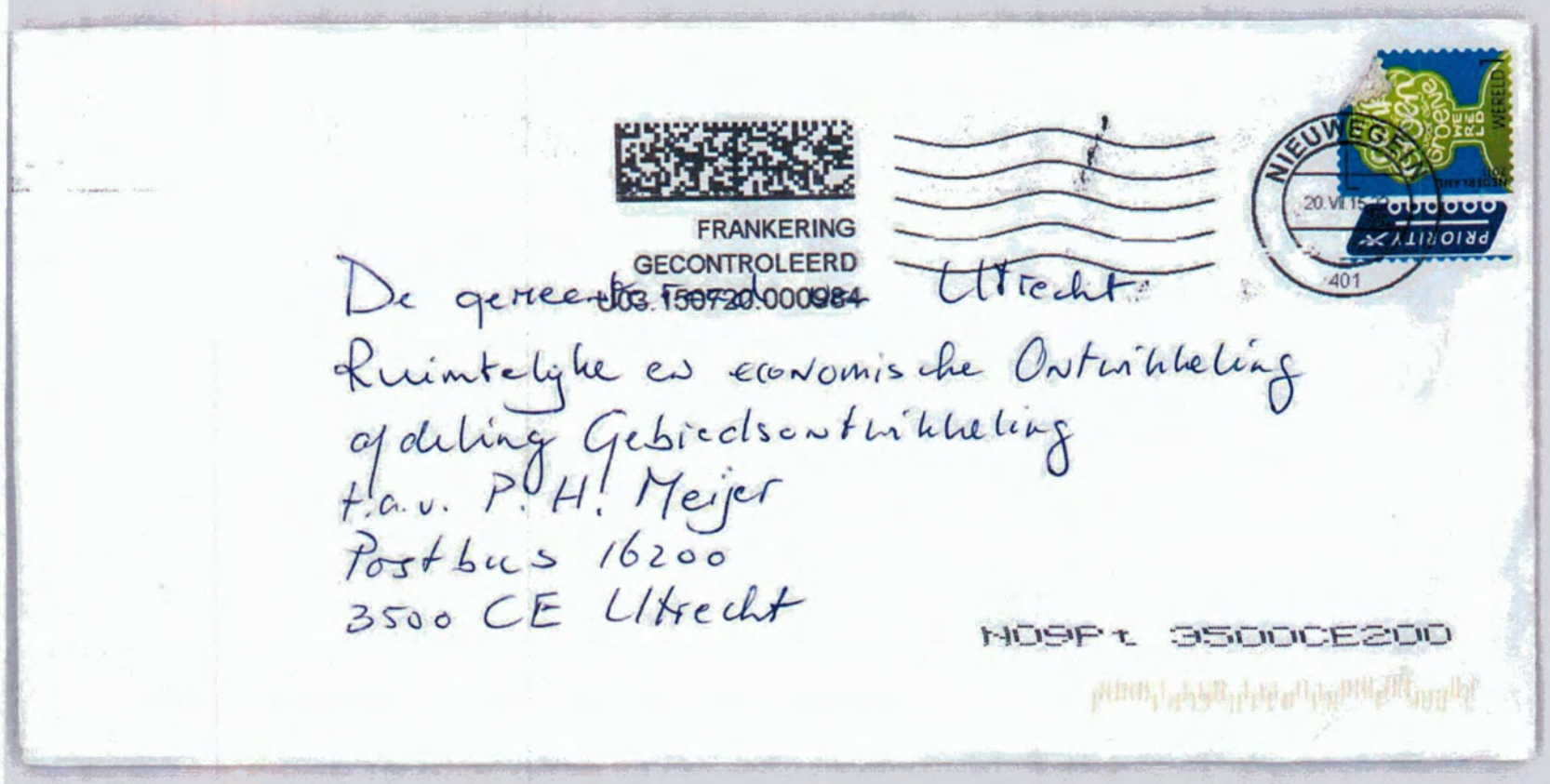
Ook de geplande horecavoorziening vergroot de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente, hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door schippers, na een "gezellige avond".

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en nut en noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat er sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde stedelijke ontwikkelingen, die deze besluitvorming rechtvaardigt. Ik merk in dat verband op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag is betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die ter beschikking staan. Dit geldt zowel voor de gebruiksfuncties die mogelijk worden gemaakt, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet



FRANKERING
GECONTROLEERD

~~003.150720.000984~~ Utrecht

De gemeente Ruimtelijke en economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NOSPt 3500CE200

S1

Gemeente Utrecht
Ontvangststempel
21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008134

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,


NIEUWEGEIN
NEDERLAND
NEDERLAND
1
402
Gemeente Raad Utrecht
Ruimtelijke en Economische ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT
NOSPP 3500CE200



83

15.008138

21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontw.
Afd. Gebiedsontwikkeling
Ta.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

FRANKERING
GECONTROLEERD
U02.150720.500084

15.008202

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

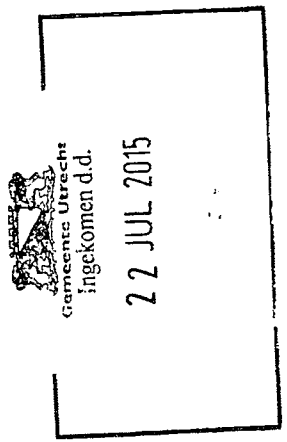
Naam :
Adres :
Woonplaats :

lid URV Nieuwe



FRANKERING
GECONTROLEERD
U03.150721.003090





Gemeenteraad Utrecht
Griffie en Documentaire Informatievoorziening
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N11PP 3500CE300

15.008203

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015

06

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende in dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Ik wil het punt van de onveiligheid en het risico van ongelukken graag benadrukken met een persoonlijke ervaring van 1 september 2006. Juist op dit deel van het kanaal ben ik als zeer ervaren roeier –ik roei sedert 1972- door een ongelukkige samenloop van omstandigheden slachtoffer geworden van een aanvaring. Roeiende vanaf de Balijebrug richting markthaven werd ik overvaren door een duwbak die net was vertrokken vanaf de toenmalige ligplaats. Ondanks het feit dat hier sprake was van een ervaren beroepsschipper en een ervaren roeier kon deze aanvaring niet voorkomen worden. Zelf kon ik slechts enkele seconden voor de klap in het water duiken en kwam onder de duwbak terecht. Ik ben er zonder kleerscheuren afgekomen; de boot was ernstig beschadigd. Sedert die tijd slaat mij bij het minste of geringste onbekende geluid de schrik in de benen.
Realisatie van de plannen voor deze locatie leidt tot een aanzienlijke toename van het aanvaringsrisico door een forse toename van de pleziervaart die onbekend is met het feit dat dit een zeer druk bevaren roeiwater is. Ik durf dat nadrukkelijk te stellen omdat het huidige gebruik van pleziervaart van het kanaal op mooie zomerse dagen zich al kenmerkt door onfatsoenlijk gedrag: veel te hard varen, onvoldoende inlevings- en inschattingsvermogen van het vaargedrag van roeiers. Daarbij komt dat juist ook deze haven door onbekenden wordt bezocht waardoor dit risico zich nog nadrukkelijker manifesteert.
Ik kan mij niet indenken dat u als gemeenteraad dit besluit kunt ondersteunen gezien de grote veiligheidsrisico's voor de roeiers op het kanaal.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in

faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in

Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

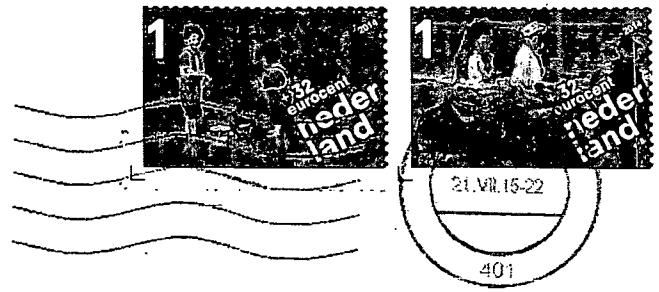
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel. *Als lid van de werkgroep Veiligheid van de vereniging kan ik de beschreven risico's en argumenten ten volle ondersteunen.*

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten. *Dit betreft zeker de persoonlijke ervaring die ik aan het begin beschreef.*

Met vriendelijke groet,

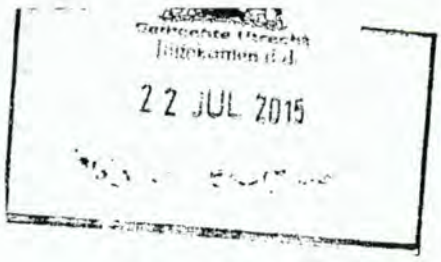
ondersteuning;



Gemeenteraad van Utrecht.
Ruimte en Economische Ontwikkeling,
afdeling gebiedsontwikkeling
T.a.v. dhr P.M. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

M11SS 3500CE200





S7

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

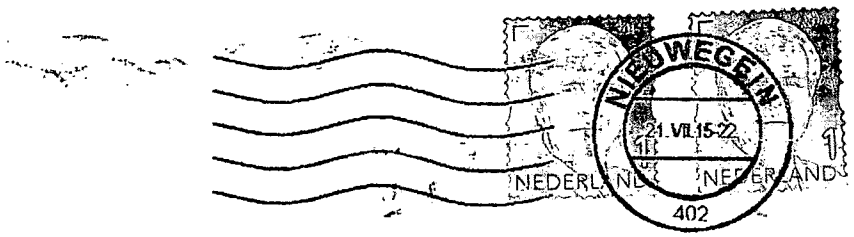
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

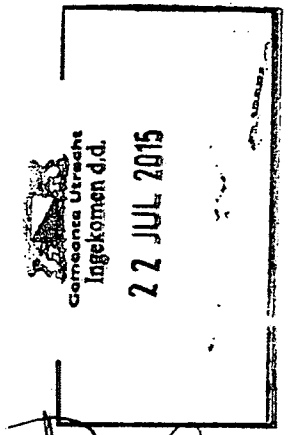
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam] MEWK.
[adres]
[woonplaats]

VAN ORCA.





De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
Afdeling Gebiedsontwikkeling
T.A.V. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

15.008205

22 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Zwolle, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

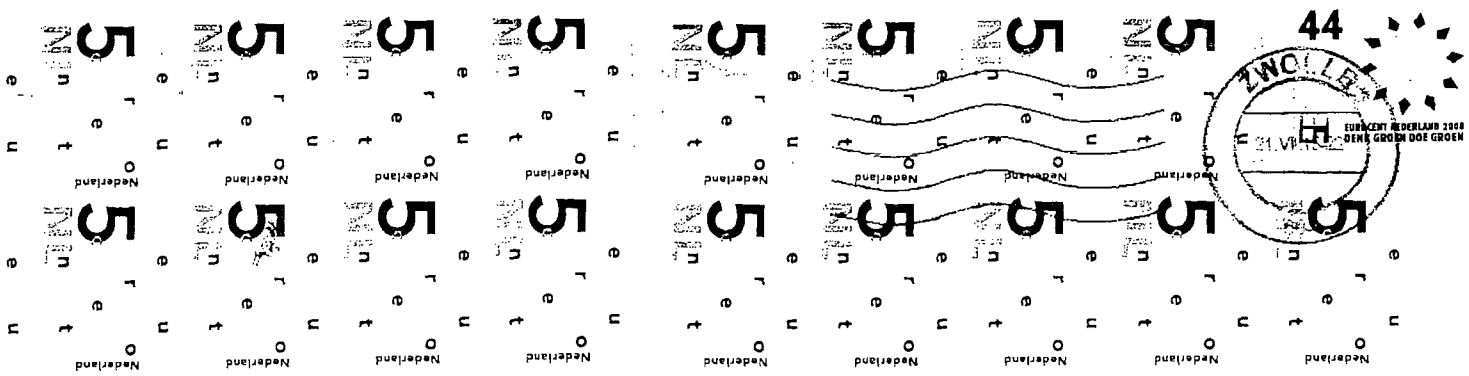
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



!

De GemeenteRaad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015

dg

15.008206

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Zwolle, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan.
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

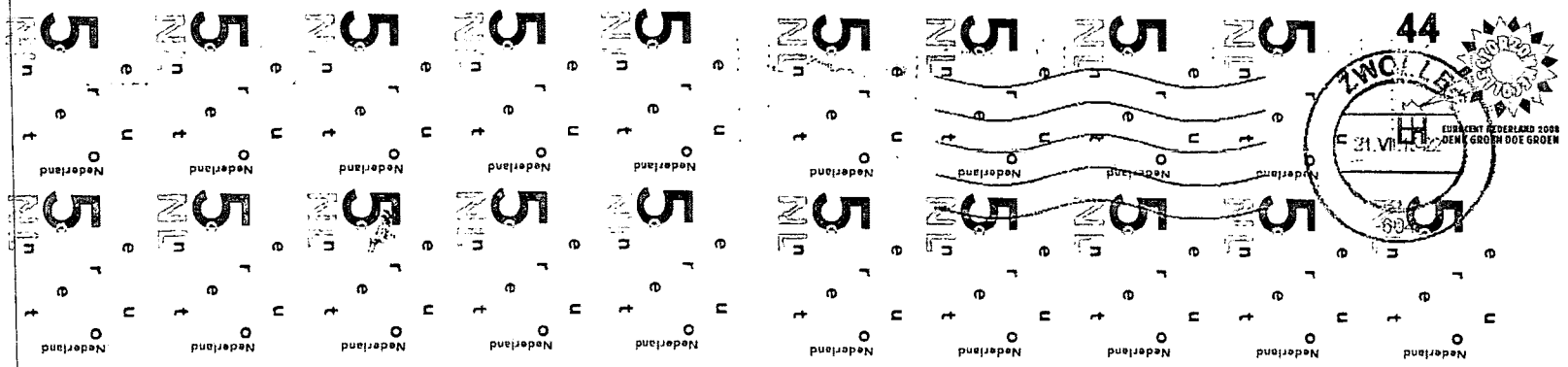
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

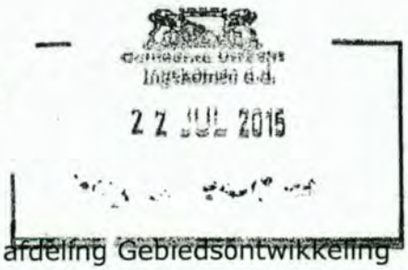
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P. H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht


15.008207



90

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

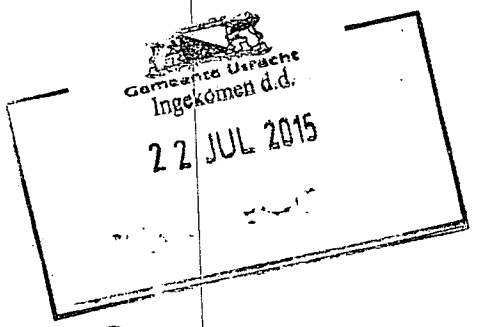
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



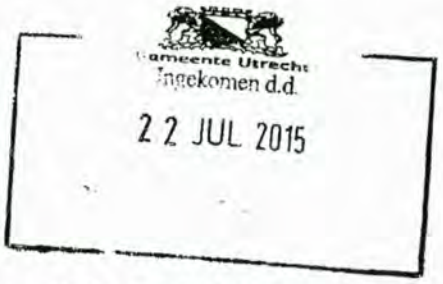




Gemeenteraad van Utrecht
Griffie en EC. Ondw., afd Gebiedsondw.
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

M13Sv 3500CE20D





91

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

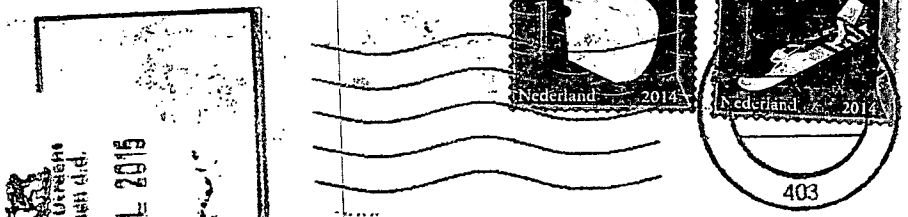
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

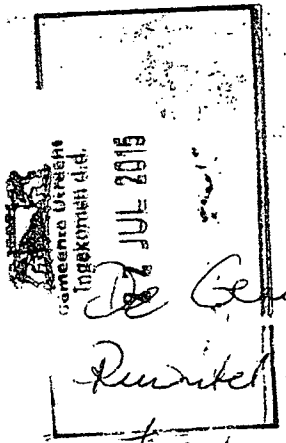
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

V. Vikingslid

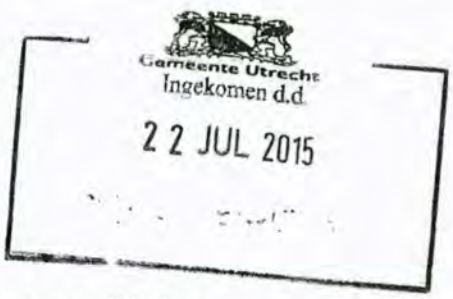




De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimte en Econ Ontw, o/d Gebieds
t.a.v. P.H. Meijer ontwikkeling
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H128v 3500CE20D





De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

gz

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59.

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverengingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

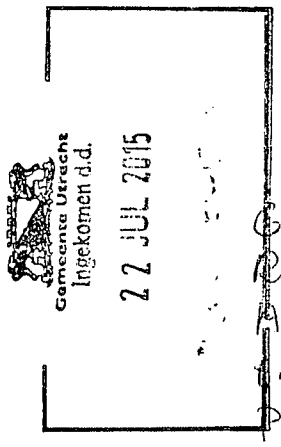
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling
Afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H10St 3500CE2C

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015

93

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008210

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 21 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

PKXL1 161295
21-07-15 11:16
NEDERLAND

€ 1,38

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v P.H. Meijer.
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
22 JUL 2015
94

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008252

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roei-accommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Fa.KondorWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal (zie daarvoor ook ervaringen met aanvaringen op De Vecht).

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers (hetgeen op De Vecht eveneens nooit plaatsvindt).

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze

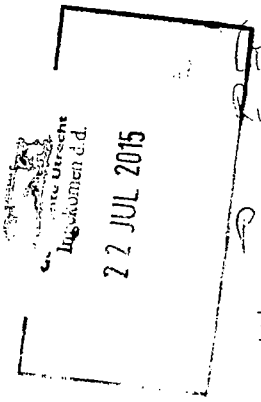
de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

(lid URV Viking)



Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke ordening en..
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 LE Utrecht





95

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkelin
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008265

Gemeente Utrecht
Binnengekomen d.d.
23 JUL 2015
Registratienummer

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59
Datum: Utrecht, 20 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Ik maak graag van de gelegenheid gebruik mijn zienswijze kenbaar te maken ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf.

Ik ben van mening dat de gemeente in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal de roeibelangen in het plan onvoldoende heeft meegewogen. Het is belangrijk te beseffen dat de 3 Utrechtse roeiverenigingen ruim 2000 leden tellen en bijna 250 boten, die voor hun trainingen afhankelijk zijn van het Merwedekanaal. Realisatie van het voorliggende plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat bij het aanhalen van de Visie Merwedekanaalzone (zie relevante beleidskaders onder kopje gemeentelijk beleid) niet vermeld wordt dat het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie" wordt gerekend tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten. Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra in wordt geïnvesteerd, zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, die recent met partijen uit het veld is opgesteld. Het College van Burgemeester en Wethouders heeft daarop gereageerd met de tekst: "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Dit betekent dus dat de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven de algehele waterveiligheid in het geding brengen, zonder daarvoor een afdoende oplossing te bieden. Het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb meerdere bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen zoals die in het plan Wilhelminawerf en het ontwerp bestemmingsplan beschreven staan:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal.

Hieronder licht ik mijn bezwaren toe:

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en – zeker in ongestuurde boten – een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente dan ook onbegrijpelijk en uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een intensief gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Zeker als men bedenkt dat de gemiddelde recreatiebootvaarder minder alert is en vooral meer aan het recreëren. Ik voorzie dan ook een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten – en zeker het wedstrijdmateriaal – zijn gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt en wel voorzien van stootbumpers. Bij aanvaringen zullen het dan ook de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik acht dat onacceptabel en maak bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- nut en noodzaak van een dergelijke haven dusdanig groot is dat deze het belang van de roeiers overstijgt;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt voor alle bruggen op het kanaal).

Daarnaast moeten roeiers altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

De aanname van KonderWessels dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om goed zicht te hebben op de Balijeburg klopt in veel gevallen niet. De meeste kleinere (en zeker de ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om

zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk, dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de vaarregels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Met het oog op het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen dus extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen in elk geval niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu de bestemming "Water" van de aansluitplek op het Merwedekanaal ongelimiteerde mogelijkheden biedt dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Zeker als ze de vaarregels niet kennen of niet naleven. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.
Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

afweging nut en noodzaak onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Uiteraard beaam ik van harte dat water de stad aantrekkelijk maakt en iedereen daar zoveel mogelijk van moet kunnen genieten. Dat neemt echter niet weg dat steeds bekeken moet worden of dat op die plek en op die wijze verantwoord is en hoe zich dat verhoudt tot andere ontwikkelingen en belangen en de consequenties van de keuzes. In het voorliggende plan mis ik een goede onderbouwing van nut en noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid, in relatie tot de verschillende alternatieve ontwikkelingsopties. Uit de planvorming en de onderliggende stukken blijkt immers dat in elk geval de gevolgen voor de (roei)watersport onvoldoende zijn onderzocht en meegewogen.
Nergens kan ik herleiden of het noodzakelijk dan wel terecht is dat de nieuwe stedelijke ontwikkeling en bestemmingsveranderingen het belang van de meer dan 2000 roeiers overstijgen. Ook blijkt nergens de regionale behoefte aan een recreatiehaven.

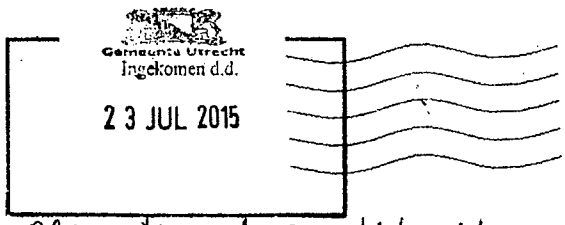
Tot slot
Kortom: het voorliggende ontwerpbesluit is in strijd met een verantwoorde ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.

Tenslotte wijs ik u erop dat – mocht het plan conform het conceptbesluit worden uitgevoerd – de gemeente aansprakelijk gesteld zal worden voor onveilige situ: :s en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Op grond van bovenstaande zienswijze verzoek ik u als Gemeenteraad dan ook dringend de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren.

Mocht u naar aanleiding hiervan nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
tav P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

RGP t 3500CE200



96

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
23 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008266

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de

bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw

door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
23 JUL 2015

PKM 111294
22-07-15 11:21
NEDERLAND

€ 0,69

De gemeenteraad Utrecht
Griffie t.a.v. mevr. drs. [illegible]
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NIOTU 3500BE2001

(97)

24 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008317

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

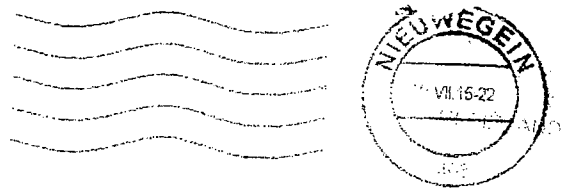
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

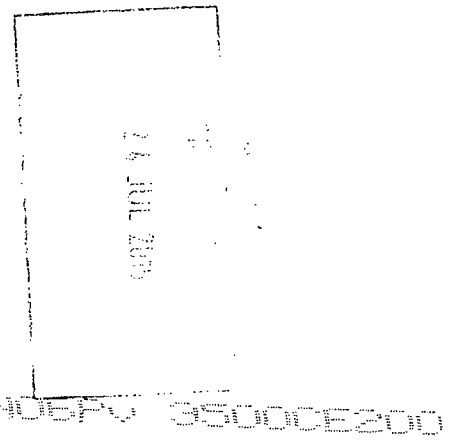
Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

(Lid van URV Vliwing)



De gemeenteraad van Utrecht
t.a.v. de griffier
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



100

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

24 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008323

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties op topniveau onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen.

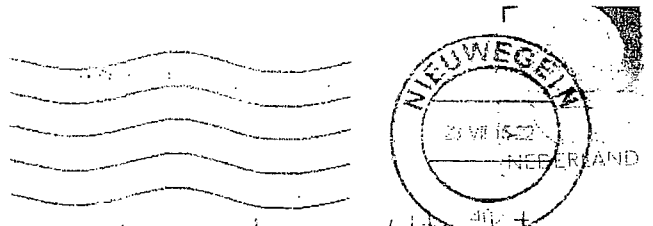
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

URV VIKING-lid sinds 2003



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afd Gebiedsontwikkeling.

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

HOSPF 3500CE200

101

Gemeente Utrecht
24 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008324

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 21 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Vaarsnelheid</u>
Ook de vaarsnelheid van de pleziervaart wordt nu al menig keer overtreden. Dit tot grote frustraties en ongenoegens van de roeiers. Hierop wordt niet gehandhaafd. Door toename van de pleziervaart zal ook de vaarsnelheid worden overtreden. Ook dit kan leiden tot gevaarlijke situaties voor roeiers en met name voor skiffers en voor onervaren roeiers.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

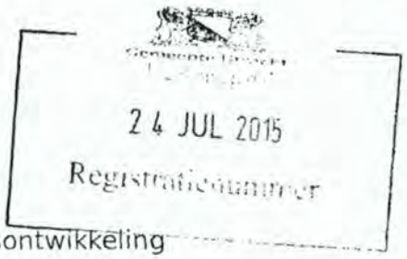
URV Viking lid



Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meyer
postbus 16200
3500 CE Utrecht

MD8Pv 3500CE200

103



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangenaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baljebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dán dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baljebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Kennelijk gaat er in het voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Baljebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor

om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen, met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat vormt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende drank en genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik vernaam graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

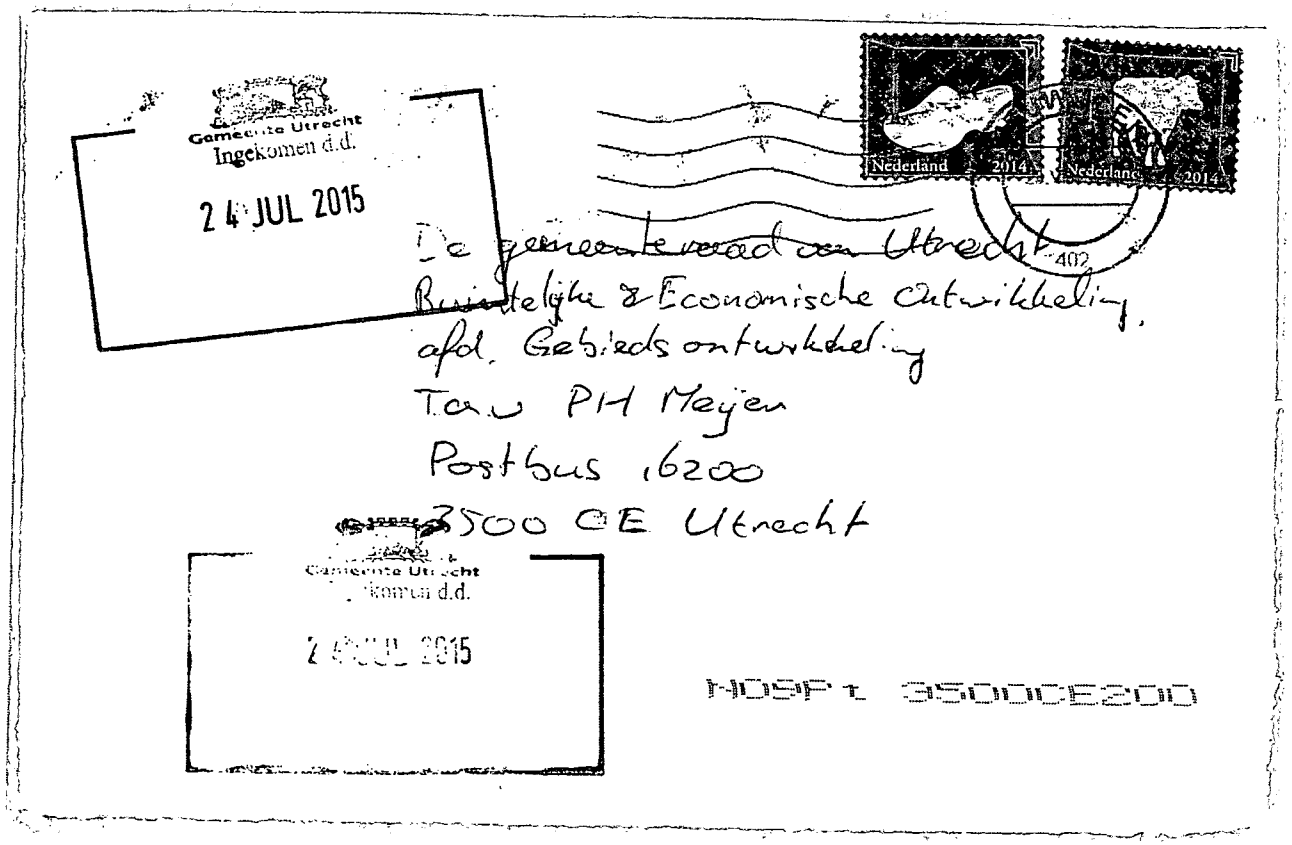
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de ~~overwegingen van de raadsbesluiten~~ zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 160 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waaronder ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kenaauw 59 Vinkeveen in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert

een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,


Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
24 JUL 2015
Nederland 2014
Nederland 2014
402
De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling,
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
NOSP t. 3500CE200

104

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
24 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008327

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. <u>Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.</u>

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

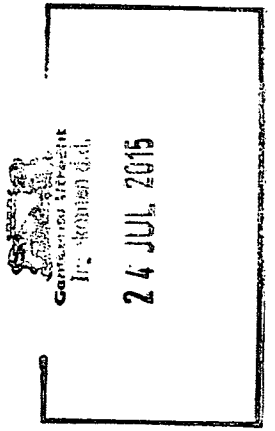
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

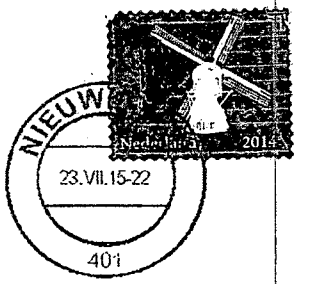
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

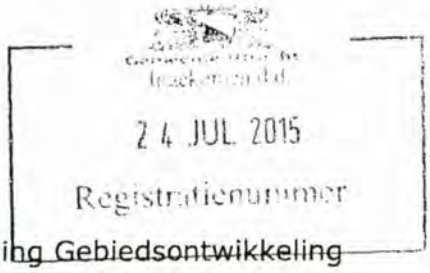




De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
Tav. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H1233 3500CE200

606



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.
verzonden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

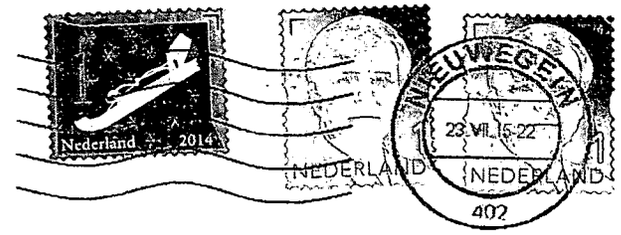
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke gr

L/D URV Viking



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
24 JUL 2015

Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en EC Ont w. afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV Viking
P/a

107

24 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008330

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.
Vh 22 ohden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

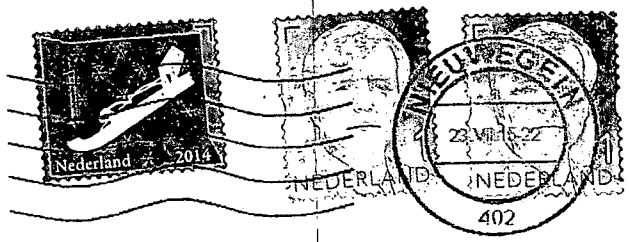
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

LID LRV. Viking

P/o door vakantie.



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
24 JUL 2015

Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en EC Ont w. afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV Viking

100

24 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008331

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.
Verzonden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

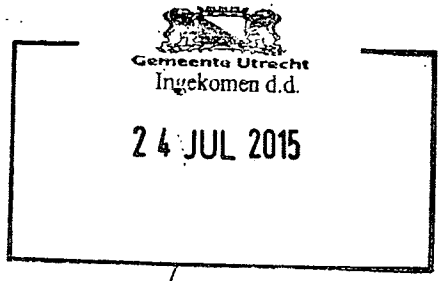
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

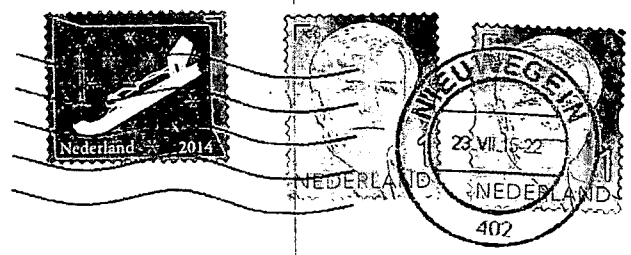
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke g

LID RAV VIKING

P. Leegers Valentijn





Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en EC Ont/w. a/d. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV Viking
P/a

109

24 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008332

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.
Verzonden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

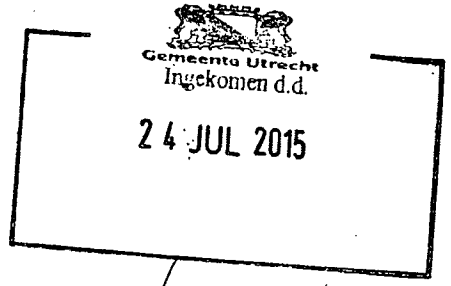
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

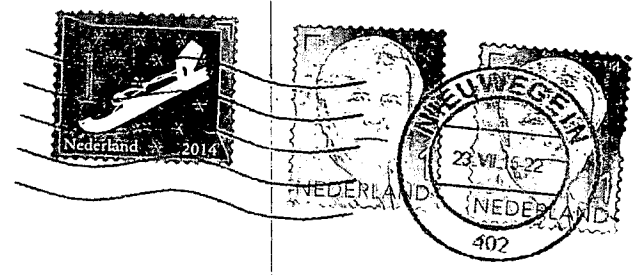
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke .

Lid URV Viking

p/a Wegens Vrijwillig

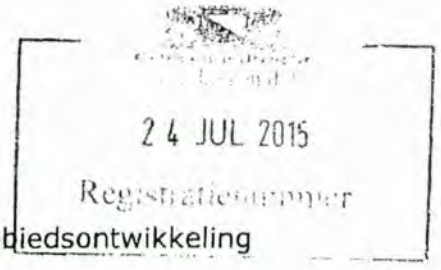




Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en EC Ont w. a/d. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV Viking
P/a

110



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.
Verzonden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

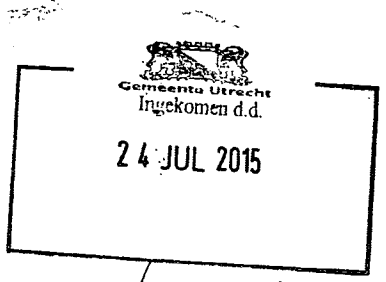
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

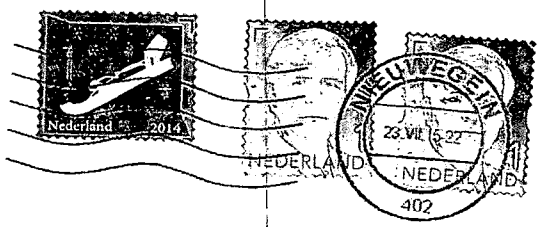
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijk

LID LRV VIKING

p/a Westerschelde





Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en EC Ont/w. a/d. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV
P/a

112

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008449

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht
Afd REO
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

INTERNE KORRESPONDENTIE

OZ élaan 13		gfd.			

113



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Onze zienswijze is als volgt: Wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen en de belangen van de woonarkbewoners onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal en voor nog meer overlast voor de woonarkbewoners.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

We lichten dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
We hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. We hebben bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

Als woonarkbewoners en als roeiers stemmen onze dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers van recreatiesloepen. Ook overschrijden zij veelvuldig de maximale vaarsnelheid. Gegeven deze feiten voorzien we een groot aantal ongelukken en hoge mate van overlast voor de woonarkbewoners. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en we maken daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening zijn de roeisport en de belangen van woonarkbewoners op het Merwedekanaal in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maken wij ons zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van en bewoners op het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal (inclusief de roeiers en de woonarkbewoners) gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Wij benadrukken dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en de onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport en woonarkbewoners zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Wij merken in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat wij de gemeente aansprakelijk zullen stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel en woonarken en diens bewoners.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad ~~van Utrecht~~
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N11PP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen
27 JUL 2015

114

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008451

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

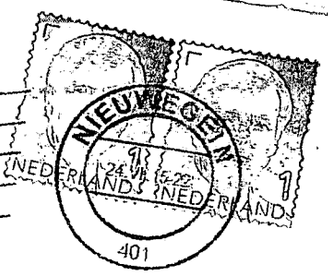
bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]



P.H. Meijer
Ruimtelijke en Economische ontwikkelings-afdeling
Gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht 3500CE200

115



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;

- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht

volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

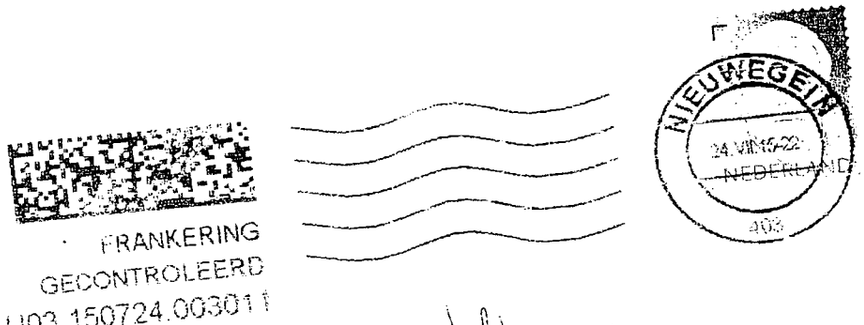
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming

mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

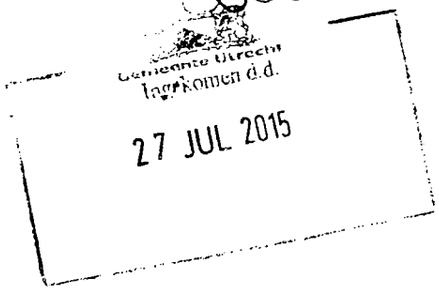
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

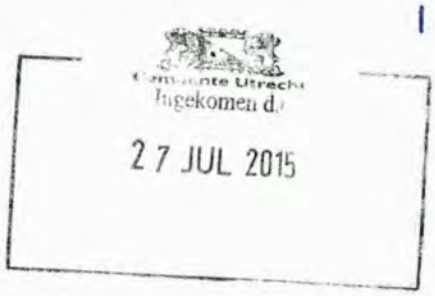


De Gemeenteraad van Utrecht
T.a.v. D.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



NOPUU 3500CE8200

116



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

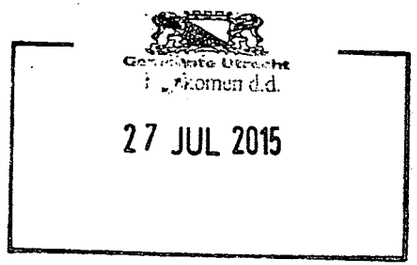
Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

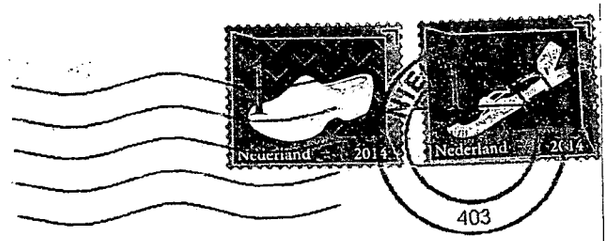
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkelings
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

N11PP 3500CE200

120

Ingekomen
27 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008457

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

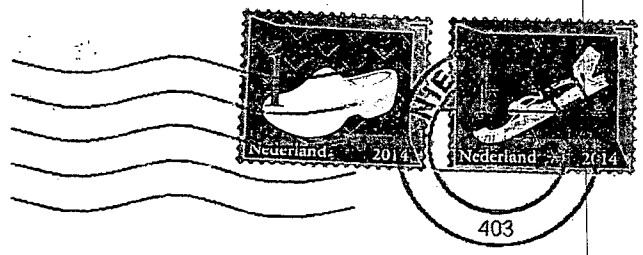
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht
Binnengekomen d.d.
27 JUL 2015



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

M11PP 3500CE200

121

15.008458

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

[redacted]

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

122

15.008460

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam..
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

123

15.008461

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

124

15.008463

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

125

15.008464

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode.

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

126

15.008465

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcod

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

127

15.008466

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

ş 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

120

15.008467

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

129

15.008468

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naan
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

130

15.008469

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adre
Postcode

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

131

15.008470

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

, 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

132

15.008471

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

133

15.008472

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

134

15.008473

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008474

135

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

136

15.008475

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

137

15.008480

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcod

ieente Utrecht

: 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

138

15.008481

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

V39

15.008482

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

140

15.008483

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

141

15.008484

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

142

15.008485

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

ɜ 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

143

15.008486

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres.
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

144

15.008487

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

145

15.008488

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

147

15.008490

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam.
Adre
Postcode:

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

140

15.008491

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

: 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

150

15.008494

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Na
Ad
Postc

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

151

15.008495

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

153

15.008497

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

154

15.008498

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcod_.

meente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

155

15.008499

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naar
Adre
Postcoc

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

156

15.008500

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naan
Adre
Postc

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

157

15.008501

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

150

15.008502

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam.
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

159

15.008504

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

166

15.008505

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

161

15.008506

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

162

15.008507

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak vóór om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ıeente Utrecht

ɜ 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

164

15.008509

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

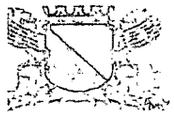
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Na
Adres
Postc



ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

165

15.008510

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

166

15.008512

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcod-

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

167

15.008514

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naa
Adre
Postcode

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

168

15.008515

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

169

15.008459

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres
Postcode

170

15.008462

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naan..
Adre
Postcode:

171

15.008476

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

172

15.008478

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

173

15.008479

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode:

174

15.008493

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adre
Postcode

175

15.008503

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naa
Adres:
Postcode:

176

15.008516

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcod

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

177

15.008517

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt óf staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

170

15.008518

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naan
Adres.
Postcod

ieente Utrecht

: 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

179

15.008519

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

180

15.008521

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adre-
Postcoc

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

19

15.008530

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

182

15.008531

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

183

15.008532

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

184

15.008534

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

185

15.008535

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

1596

15.008536

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

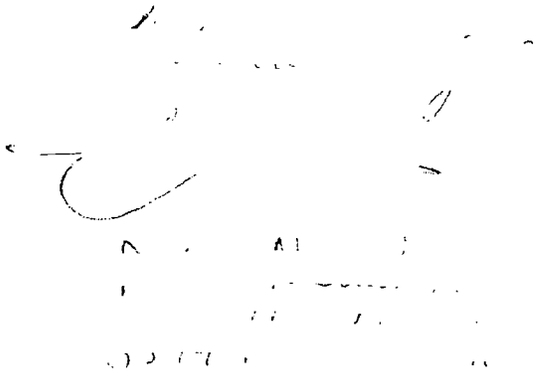
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

187

15.008537

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

188

15.008538

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

ş 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

189

15.008539

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

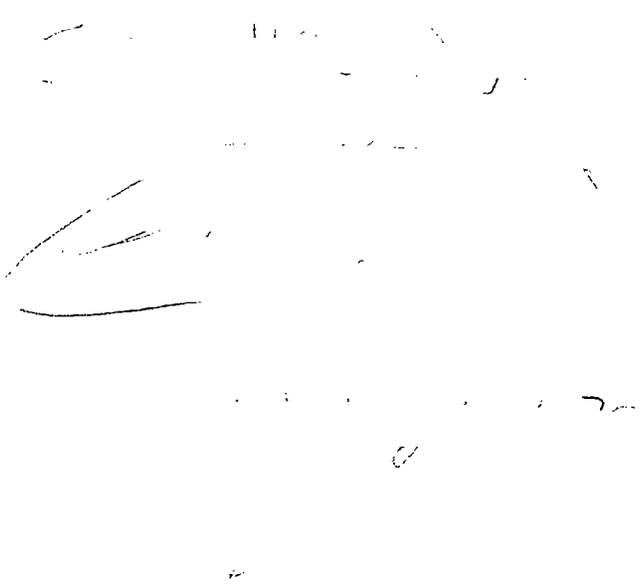
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

190

15.008540

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

191

15.008541

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

192

15.008542

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

ɜ 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

193

15.008543

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

1 94



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

195

15.008545

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

: 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

196

15.008546

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

197

15.008547

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

ɜ 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

190

15.008548

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

ıeente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

199

15.008549

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

200

15.008550

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

201

15.008551

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

202

15.008552

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

203

15.008553

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

204

15.008554

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

205

15.008555

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

206

15.008511

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

207

15.008513

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode:

209

15.008556

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

210

15.008557

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



211

15.008562

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

212

15.008558

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

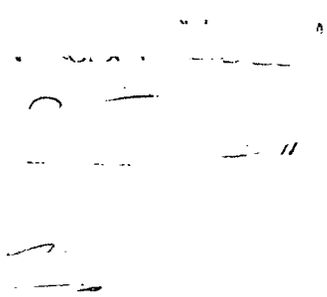
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



213

15.008561

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven florer n. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



214

15.008560

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch. De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

215

15.008508

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

216

15.008559

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (tòtstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

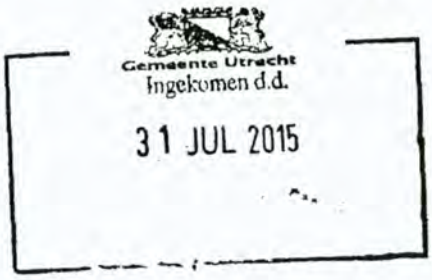
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

217



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht


15.008951

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

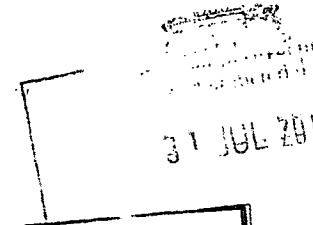
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

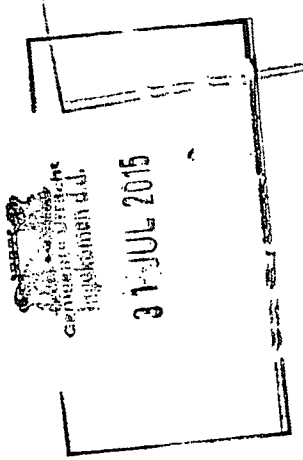
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

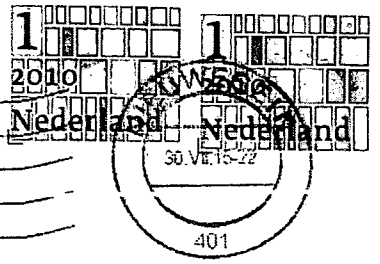
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



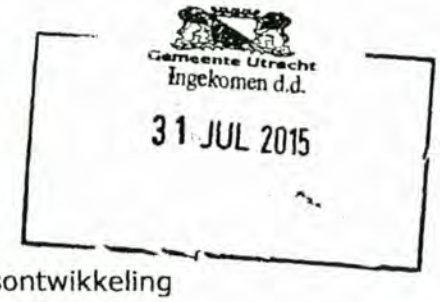




Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke & economische ontwikkeling.
afd. Gebiedsontwikkeling.
Tav. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

NOAPT 3500CE200

218



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

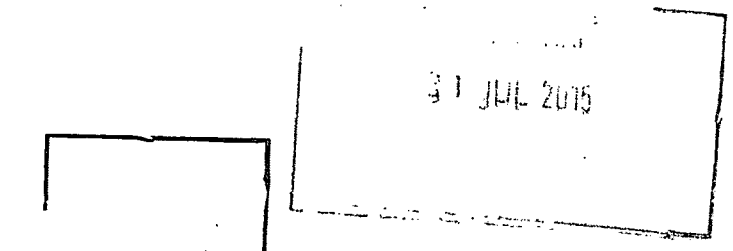
bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

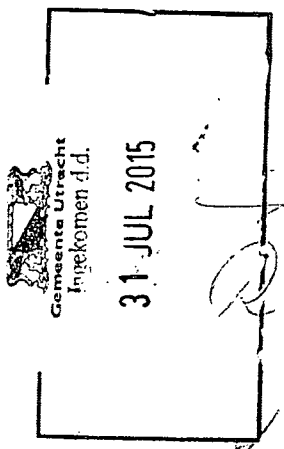
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

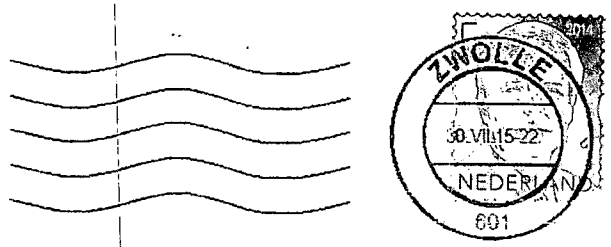
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[plaats]







Gemeente van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling

t.a.v. P.H. Muijen

afd. Gebiedsontwikkeling

Postbus 16200

3500 GEBOUWADRES

221

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL 2015
Registratienummer

Aan:
De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008907

Van:
M. Rijks
Cremerstraat 422
3532BT Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 28 juli 2015.

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij wil ik een zienswijze indienen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de belangen van roeiers en roeiverenigingen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Als roeier wordt ik hierdoor direct geraakt in mijn belangen. Voor het uitoefenen van mijn sport is veilig roeiwater van groot belang. Als lid van de Utrechtse Roeivereniging Viking ben ik bovendien in mijn belang geschaad omdat onze vereniging zich zowel op recreatie als op wedstrijdroeien richt. Daarvoor is optimaal roeiwater nodig, wat door de conceptplannen onder druk komt te staan. Hieronde geef ik mijn argumenten.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en

de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers en hun bereidheid zich bijv aan de maximumsnelheden te houden. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ook wanneer niets op of aan te merken zou zijn op de stuurmanskunst van de schippers geeft de toename van het aantal boten op het Merwedekanaal al een flinke hindernis bij het (wedstrijd)trainen en zelfs bij het recreatief roeien. Er zullen veel meer manoeuvres nodig zijn om andere boten in te halen cq te ontwijken, waardoor een aaneengesloten training in het geding komt.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;

- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke

onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Conclusie
Op grond van bovenstaande argumenten verzoek ik u de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Met name de belangen van watergebruikers, en in het bijzonder dat van de roeiers op het Merwedekanaal worden door de huidige plannen geschaad. De gemeente dient zijn verantwoordelijkheid te nemen in het voorkomen van onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en hun materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Hoogachtend

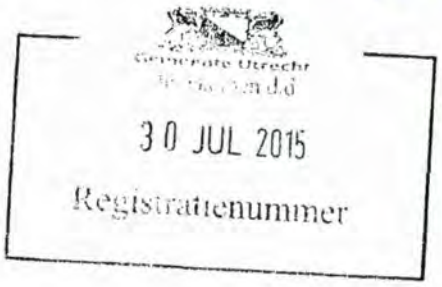


Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL 2015
Registratienummer

Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NIOHU 3500CE200

222



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]

Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontw., Afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

gekomen d.d.
30 JUL 2015
Registratienummer

223

30 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008909

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d:
30 JUL 2015
Registratienummer

Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke & Econ. Ontw., afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL 2015
Registratienummer

225

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008911

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

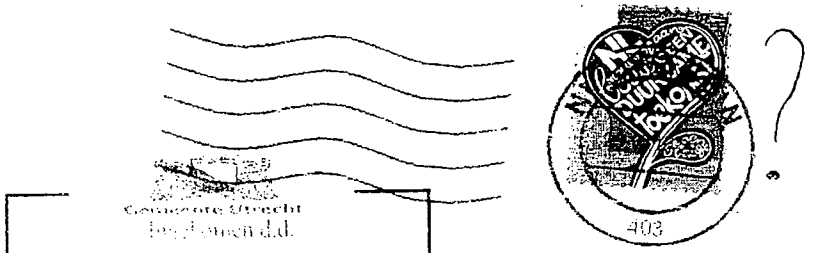
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet



Gemeente Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

3572 tx/0bi



28 JUL 2015

220

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

229



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

12/7/15

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008737
28 JUL 2015
230

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

231

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59



Geachte leden van de gemeenteraad,
Utrecht, 29 juli 2015.

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

PLAN WILHELMINAWERF

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang. Ik licht deze punten hieronder kort toe.

ONVEILIGHEID DOOR AANSLUITING HAVEN OP KANAAL

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

PLAATS VAN DE AANSLUITING

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Kondor Wessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

HORECAVOORZIENING EN TOENAME RECREATIEVAART

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening

alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

BESLUITVORMING ONVOLDOENDE ONDERZOCHT EN GEMOTIVEERD

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

BESTEMMING "GEMENGD" – MAXIMAAL AANTAL TOEGESTANE WONINGEN

In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De hele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

BESTEMMINGEN "WATER", "WOONGEBIED" EN "GEMENGD" – STRIJD MET PROVINCIALE RUIMTELIJKE VERORDENING UTRECHT 2013

Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan voor de diverse modaliteiten ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien.
Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht.

ONTWERP-OMGEVINGSVERGUNNING BOUWBLOK A

In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m³ af te voeren grond.
Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.

Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het college van gedeputeerde staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeivereniging(en) geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

VOORWAARDELIJKE VERPLICHTING

Omdat een aanlegvergunningstelsel in de regels ontbreekt, ligt het op de weg van de raad om een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen ten aanzien van de aanleg van de haven. Zoals uit de toelichting ook volgt is ten aanzien van de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal een 'oplossing' opgenomen voor het geleiden van bootjes het kanaal op om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.
Daargelaten de omstandigheid dat de verenigingen deze oplossing niet afdoende achten (verwezen zij naar de eerder ingediende zienswijze), is deze niet in de regels van het plan geborgd. Er had derhalve aan de aanleg van de haven een koppeling moeten worden gelegd met het realiseren van voorzieningen om aanvaringen te voorkomen.

BEHOEFTE AAN DE HAVEN

In aanvulling op de eerder ingediende zienswijze, wordt nog vermeld dat niet is gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

GEEN OVEREENSTEMMING

In de aanvraag van Kondor Wessels voor de vergunning wordt gemeld dat er overeenstemming zou zijn over de uitgangspunten met betrekking tot haven/kanaal met de drie roeiverenigingen. Over uitgangspunten is gesproken in een overleg met Kondor Wessels, de gemeente en Rijkswaterstaat. Daarbij zijn andere maatstaven besproken dan in de aanvraag worden aangehaald. Om duidelijk te zijn: er is geen overeenstemming.

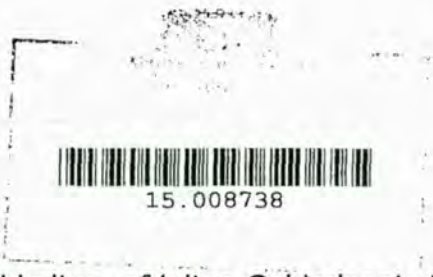
TOT SLOT

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/ Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
29 JUL 2015



28 JUL 2015

232

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres
Woonplaats

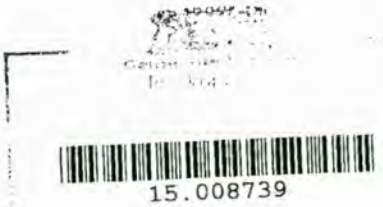
Lid van URO Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO



28 JUL 2015

233

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van HRO Dijking

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO



28 JUL 2015

234

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats :

Zid van URJ Dieing

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008741
28 JUL 2015
235

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vr[illegible]hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ande[illegible]er toe te lichten.

Met vriendelijke groet

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Aid van URO Diking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008742
28 JUL 2015
236

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008743
28 JUL 2015
237

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Lid van URV Viking



ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO



28 JUL 2015

238

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

28 JUL 2015

15.008745

239

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
15.008746
240

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

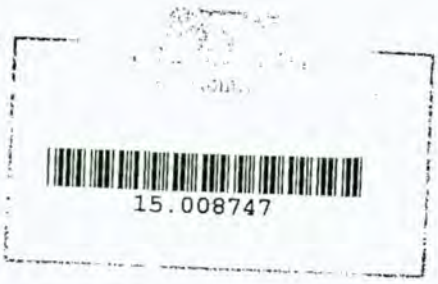
Lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO



28 JUL 2015

241

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO



242

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

lid URV Viking.

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Rec



28 JUL 2015

243

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008750
28 JUL 2015

244

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

245

15.008751

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

al 30 jaar lid LRV "Viking"

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

246



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

Naam
Adres
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED



247

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad



28 JUL 2015

248

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is, moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

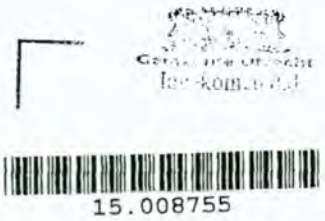
Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: RED



JUL 2015

249

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

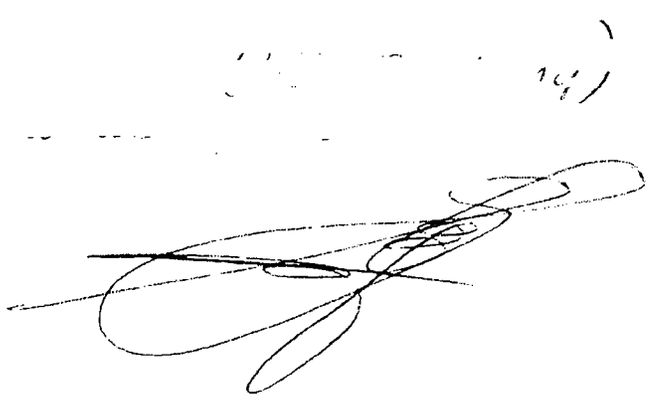
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :



neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED



28 JUL 2015

250

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats :

Lid U.R.V. Vleuten

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

251

15.008563

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker [redacted] de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

252

15.008564

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

253

15.008565

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

254

15.008566

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

255

15.008567

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

256

15.008568

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

257

15.008569

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt .'at in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

250

15.008570

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

259

15.008571

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

260

15.008572

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

261

15.008573

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties èn - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

262

15.008574

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008575

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008576

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008577

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008578

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008579

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal-als-trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008580

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

269

15.008581

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

270

15.008582

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

271

15.008583

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

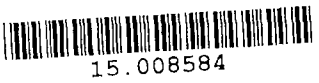
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

272



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van stevigèr materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008585

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008586

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

275

15.008587

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008588

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoem waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat óp zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

277

15.008589

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

270

15.008590

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

279

15.008591

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

280

15.008592

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008593

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

282

15.008594

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal-als-trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

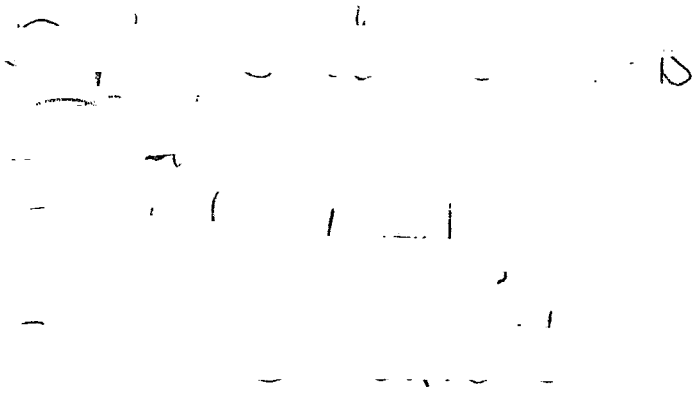
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008595

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

284

15.008596

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

285

15.008597

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

286

15.008598

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

287

15.008599

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

288

15.008600

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

289

15.008601

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College va Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 39. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

291

15.008603

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

292

15.008604

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

293

15.008605

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

294

15.008606

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

295

15.008607

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

296

15.008608

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

297

15.008609

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal-als-trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

290

15.008610

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

299

15.008611

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

300

15.008614

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008615

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

302

15.008613

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

303

15.008612

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



28 JUL 2015

304

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

(1)

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid sinds 1973 van
U.R.V. Viking.

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



28 JUL 2015

305

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid URU U.king

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo



28 JUL 2015

306

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Oud UKV. Vilung.

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo



307

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



28 JUL 2015

30 P

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

(Lid UAV Viking)

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



28 JUL 2015

309

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra in wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, zijn gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en zijn wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgen;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers

direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, met andere woorden de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is

onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden; dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

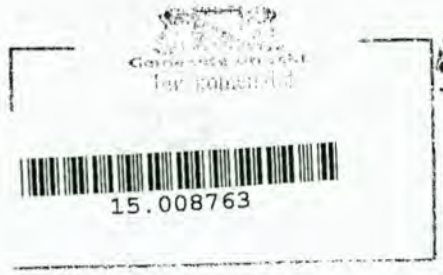
Lid van URV Viking te Utrecht

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Bid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



311

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

(al 43 jaar lid URVIKING!)

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo



312

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van URO Oteng

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Rec

313



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

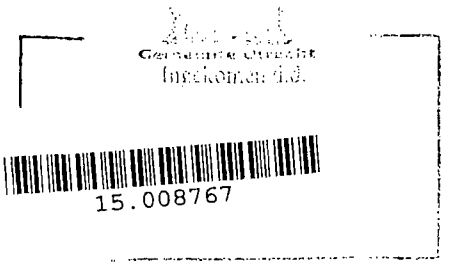
ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

314



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

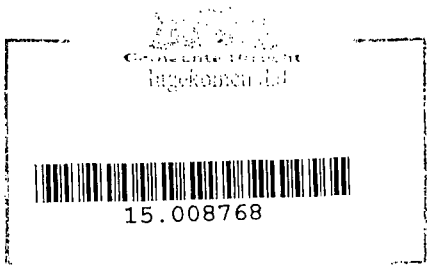
heente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

315



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

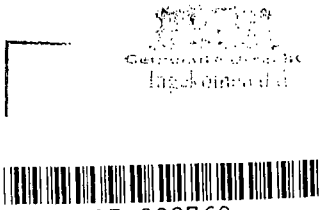
s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

316

28 JUL 2015



15.008769

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

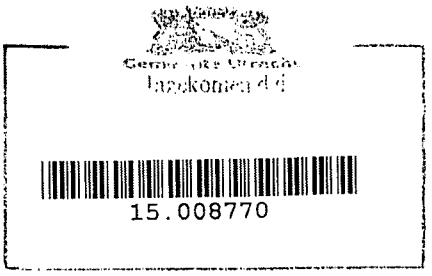
s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

317

28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

318

28 JUL 2015

15.008771

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

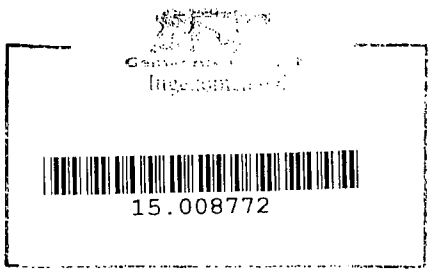
[redacted]

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AfD: Rec



319
28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

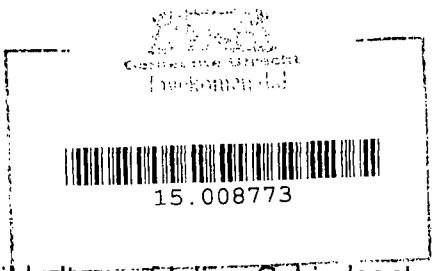
s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

320

28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

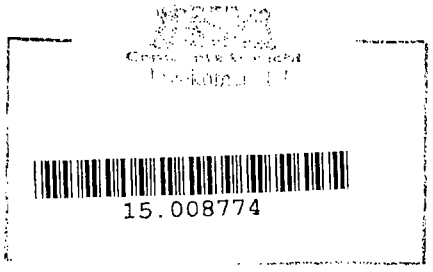
ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

321



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleldsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

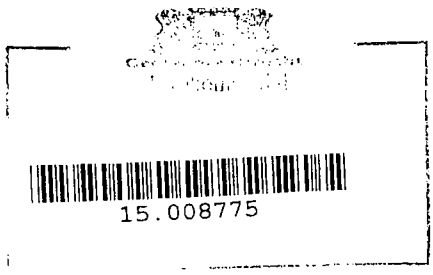
Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Rec



322
28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Rec

323
28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

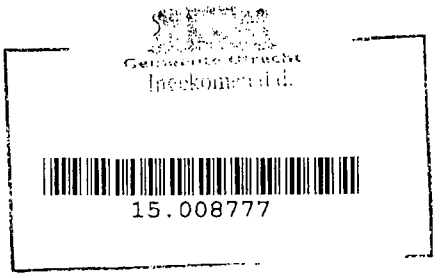
ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

324



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

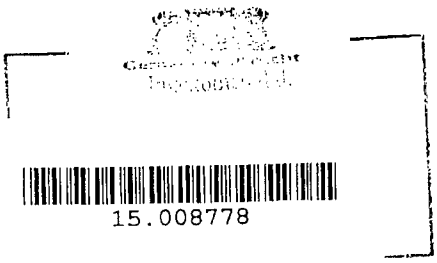
s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

325

28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

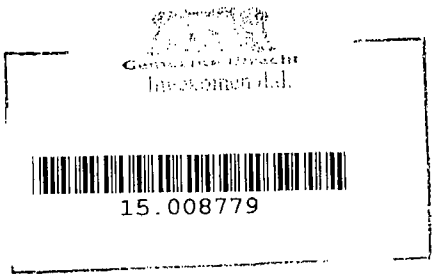
ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

326



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats .

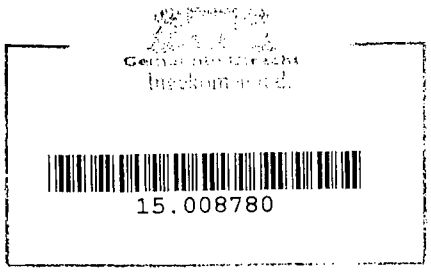
ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

327



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

328

28 JUL 2015

15.008781

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED



329

15.008782

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

heente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

330

28 JUL 2015

15.008783

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

331

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008784

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

[naam]
[adres]
[woonplaats]

Lid van URO Diking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

28 JUL 2015

15.008785

332

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam : -
Adres :
Woonplaats :

Jid de URO Diking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

28 JUL 2015

15.008786

333

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van URO Sitting

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

28 JUL 2015

15.008787

334

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

heente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15 JUL 2015

15.008788

335

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam .
Adres .
Woonplaats .

Sinds jaar en dag
Viking-lid!

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

28 JUL 2015

15.008789

336

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

15.008790

337

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Sinds 1972 lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

28 JUL 2015

15.008791

338

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

van
roeivereniging
"Viking" te
Utrecht

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15.008792

339

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik* stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

* als lid van URV VIKING

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

15.008616

340

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008617

341

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Tim v Ypersen



342

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008619

343

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

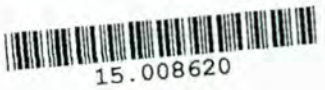
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:



344

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

345

15.008621

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008622

346

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008477

347

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ente Utrecht

423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht


15.008520

34D

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam.
Adres:
Postcode:

349

15.008522

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

350

15.008523

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

351

15.008524

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

352

15.008525

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervóór ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres.
Postcode:

353

15.008526

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

354

15.008527

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

355

15.008528

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008529

356

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

357

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008630

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

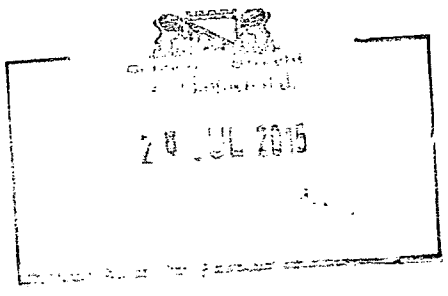
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. PH Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



MOPP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
358

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008631

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 17 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

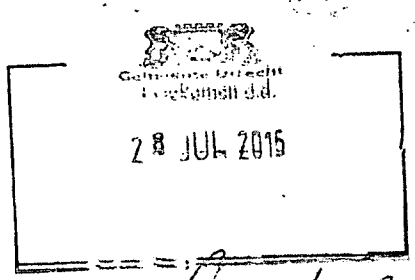
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

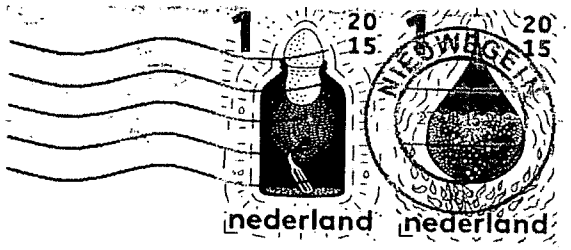
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

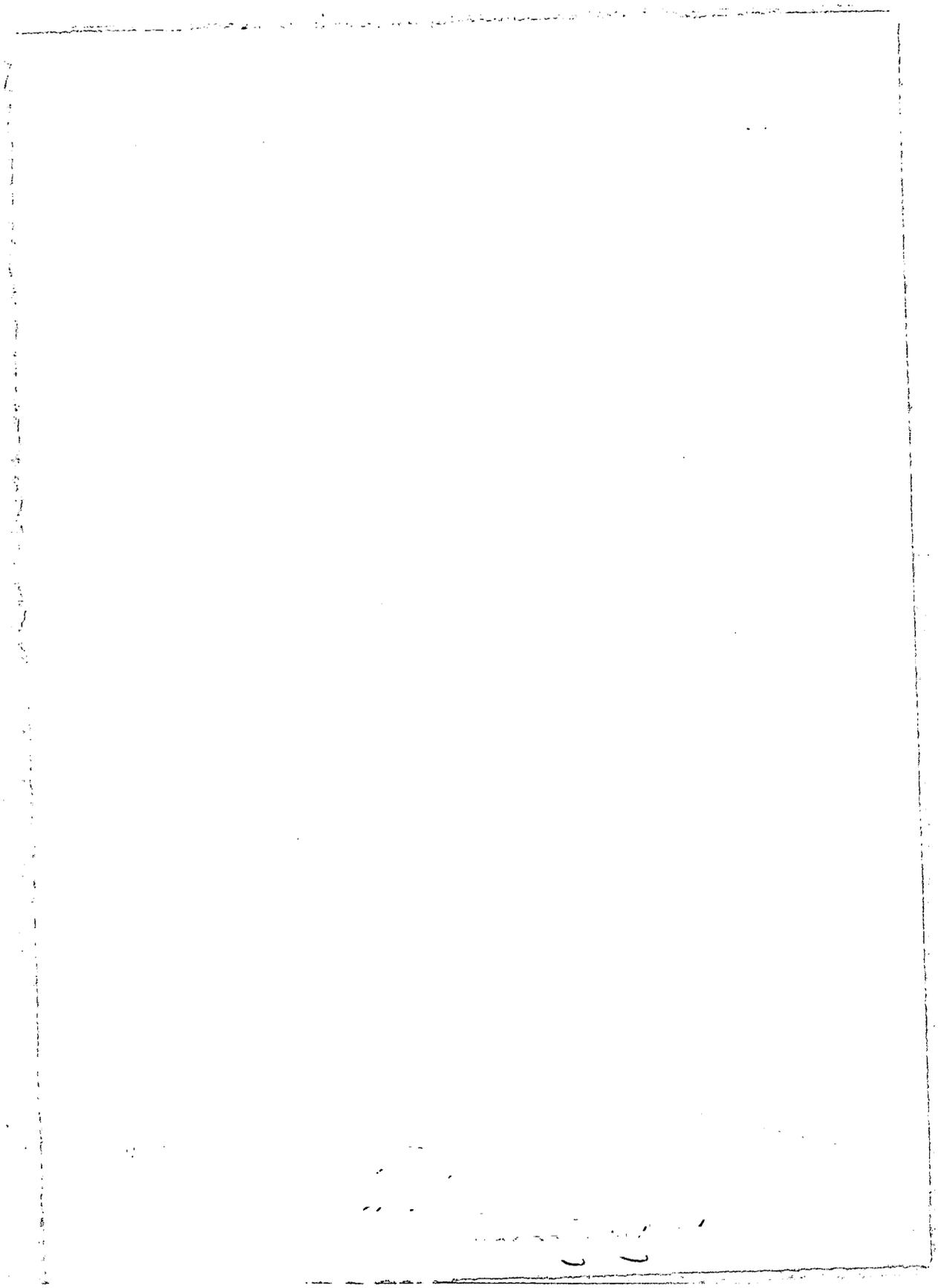
[
(Lid-/roeier bij URV Viking)





Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, a/d. Sekretariaat
T.A.V. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NOSPF 3500CE200



Gemeente Utrecht
Ingekomen op
28 JUL 2015
Registratienummer
359

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008632

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

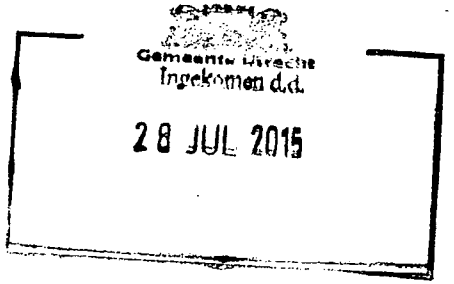
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeenteraad Utrecht
Rekenkamer & Financiële administratieve
afd. Gebiedsadministratie

P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

360

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008633

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname gaat echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

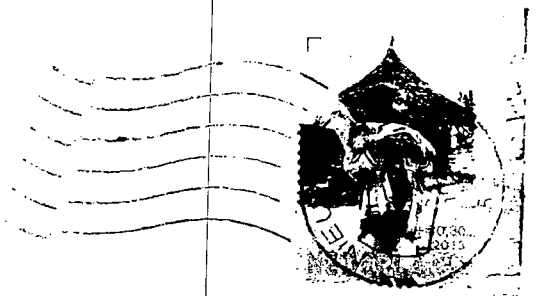
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

Gemeenteraad Utrecht
Rumleftge en Financiële
Afdeling Griffie en Raadsadviseurs
P.H. Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008634

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Amsterdamse Universiteit
cdd. Gebiedsontwikkeling
P.H. Meyer
postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

362

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008635

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

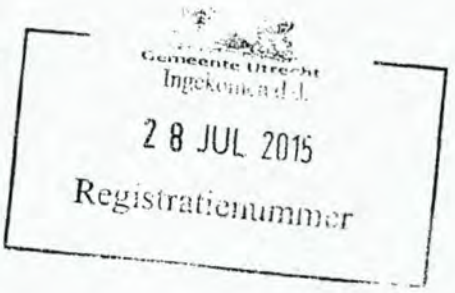
Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]

Posthus 16 200
3500 CE Utrecht



De gemeente Utrecht
REO, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P. H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



[redacted]

[redacted]

363

Utrecht, 25 juli 2015

Betreft: zienswijze onderdelen ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 5

Uitzicht
De hoogbouw van het nieuwbouwcomplex past ons inziens niet in de omgeving. De 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco zijn tot gemeentelijk monument verklaard. Het is ons inziens zonde om een monument van de ene zijde aan het zicht te onttrekken en van de andere zijde het monument te zien met de hoge bebouwing erachter. Ook vinden wij dat de geplande hoogbouw geheel niet past in de directe omgeving, waar de bestaande bebouwing maximaal 6 verdiepingen hoog is.

Naast de schoorstenen bepalen ook de grote bomen ons uitzicht op prettige wijze. We lezen in de toelichting (pagina 30) dat het de bedoeling is om de Vleutense Wetering te herstellen. Als dat gebeurt is er mogelijk geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal. Dit zouden we een gemis vinden qua uitzicht, naast het feit dat het de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben ten goede komt.

Horeca
Als bewoners van een appartement aan de overkant van het Merwedekanaal maken we ons zorgen over geluidsoverlast indien er horeca komt. Als de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoeken wij om in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening (met regels voor geluidsnormen voor overdag en 's avonds).

Fietsverkeer op Kanaalweg
De Kanaalweg is - ook volgens het gemeentelijk beleid - een belangrijke fietsroute, waar naast fietsers ook veel hardlopers gebruik van maken. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers, horecabezoekers, maar ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca. Hierdoor ontstaat tijdens de bouw, maar ook na de ingebruikname van het complex te veel hinder voor de fietsers. De gemeente heeft nota bene de Kanaalweg bestempeld als een fietsstraat waar vele fietsers zich snel en veilig kunnen verplaatsen. Ons inziens is het bestempelen van een weg tot fietsstraat om er vervolgens meer verkeer overheen te sturen tegenstrijdig beleid.

Scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal
Als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan vrezen we een toename van geluidsoverlast. Als er momenteel een gemotoriseerde boot passeert op het kanaal, dan kunnen we dit buiten, maar ook binnen goed horen. Uiteraard maken we ons zorgen over een toename in geluidsoverlast.

Boren in plaats van heien
We verzoeken in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij omliggende woningen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht
REO, afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N11AP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
2 8 JUL 2015
Registratienummer

364

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008638

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

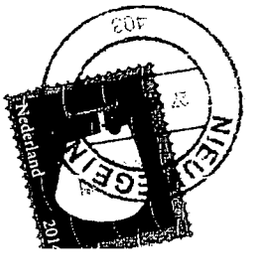
Met vriendelijke groet,

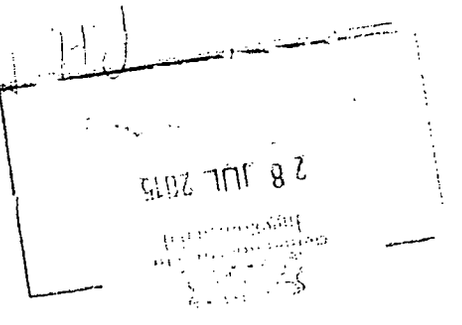
Naam:
Adres:

Lid van URV Viking

MOSBACH
Waldstadt
Lohrbach
Reichenbuch
Nüsterbach
Bergfeld
Schrockhof
Diedesheim
Obrigheim
Binau
Neckarzimmern
Stockbrunn
Hardhof
Selbach
Dornbach
Tiefenbach
Hornberg
Steinbach
Neckarelz
Schl. Neuburg
Finkenhof
Hochhausen
Haßmersheim
Hüffenhardt
Bottwingen
Neckarmühlbach
Schl. Guttenberg
Asbach
Dauchenzell
Breitenstein
Mörtelstein
Dornberg
Ingelheimer hof
Helmstadt
Barsen
Siegelsbach
Zimmerhof
Wagenbach
Obergimpern
Wollenberg
Flinsbach
NECKARBISCHOFSHEIM
BAD RAPPENAU
Babstadt
Heinsheim
Obere Dittenberg
Offenau
Ehrstadt
Hasselbach
Unter Gundelfingen
Gundelfingen
Dallau
Assu
Lohrbach
Reichenbuch
Nüsterbach
Schrockhof
Diedesheim
Obrigheim
Binau
Breitenstein
Mörtelstein
Dauchenzell
Asbach
Finkenhof
Hochhausen
Haßmersheim
Hüffenhardt
Bottwingen
Neckarmühlbach
Schl. Guttenberg
Ingelheimer hof
Helmstadt
Barsen
Siegelsbach
Zimmerhof
Wagenbach
Obergimpern
Wollenberg
Flinsbach
NECKARBISCHOFSHEIM
BAD RAPPENAU
Babstadt
Heinsheim
Obere Dittenberg
Offenau
Ehrstadt
Hasselbach
Unter Gundelfingen
Gundelfingen
Dallau
Assu
Bergfeld
Hardhof
Stockbrunn
Selbach
Hornberg
Steinbach
Dornbach
Tiefenbach
Neckarelz
Schl. Neuburg
Finkenhof
Hochhausen
Haßmersheim
Hüffenhardt
Bottwingen
Neckarmühlbach
Schl. Guttenberg
Asbach
Dauchenzell
Breitenstein
Mörtelstein
Dornberg
Ingelheimer hof
Helmstadt
Barsen
Siegelsbach
Zimmerhof
Wagenbach
Obergimpern
Wollenberg
Flinsbach
NECKARBISCHOFSHEIM
BAD RAPPENAU
Babstadt
Heinsheim
Obere Dittenberg
Offenau
Ehrstadt
Hasselbach
Unter Gundelfingen
Gundelfingen
Dallau
Assu
B27
B37
B292
344
68
66
64
62
60
58
56
54
42
14
12
10
08
06
04
02
00
98
357
331
330
302
299
298
296
269
254
250
237
225

D!REKTRECYCLING
Der umweltfreundlichste Briefumschlag.
Info: www.direktrecycling.net





Gemeente Utrecht
Ingekomen
28 JUL 2015
Registratienummer

365

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008639

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat

roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

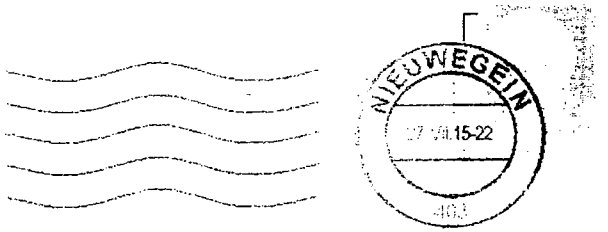
Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

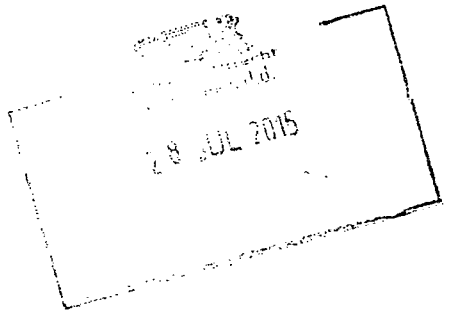
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeenteraad Utrecht
t.a.v. Griffie
Afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. PH Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

366

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Utrecht 27 juli 2015

Betreft: Ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Utrecht

Geachte leden van de raad,

Hierbij doet de Algemene Utrechtse Roeivereniging Orca u de aanvullende zienswijze toekomen met betrekking tot bovengenoemd bestemmingsplan. Wij hebben al eerder onze zienswijze kenbaar gemaakt. Het onderstaande completeert onze zienswijze.

Bestemming "Gemengd" – Maximaal aantal toegestane woningen
In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De hele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

Bestemmingen "Water", "Woongebied" en "Gemengd" – strijd met Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013
Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan *voor de diverse modaliteiten* ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien.
Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht. (noot hierbij: er is een zogenoemde 'watertoets' verricht. Rijkswaterstaa is geraadpleegd en heeft vanuit nautisch ooghpunt geen bezwaar. Vraag is of vaarsverkeersveiligheid ook is getoetst)

Ontwerp-omgevingsvergunning Bouwblok A
In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m^3 af te voeren grond.
Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):
- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.

Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het college van gedeputeerde staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeivereniging(en) geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

Voorwaardelijke verplichting
Omdat een aanlegvergunningstelsel in de regels ontbreekt, ligt het op de weg van de raad om een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen ten aanzien van de aanleg van de haven. Zoals uit de toelichting ook volgt is ten aanzien van de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal een 'oplossing' opgenomen voor het geleiden van bootjes het kanaal op om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.
Daargelaten de omstandigheid dat de verenigingen deze oplossing niet afdoende achten (verwezen zij naar de eerder ingediende zienswijze), is deze niet in de regels van het plan geborgd. Er had derhalve aan de aanleg van de haven een koppeling moeten worden gelegd met het realiseren van voorzieningen om aanvaringen te voorkomen.

Behoefte aan de haven
In aanvulling op de eerder ingediende zienswijze, wordt nog vermeld dat niet is gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

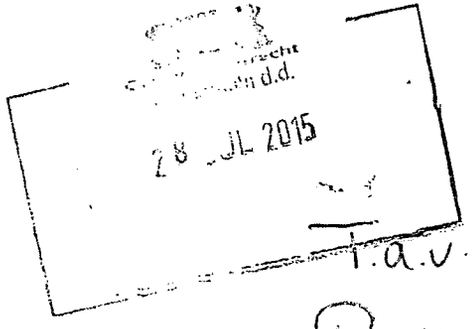
Geen overeenstemming
In de aanvraag van Kondor Wessels voor de vergunning wordt gemeld dat er overeenstemming zou zijn over de uitgangspunten met betrekking tot haven/kanaal met de drie roeiverenigingen. Over uitgangspunten is gesproken in een overleg met Kondor

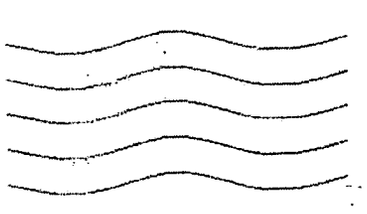
Wessels, de gemeente en Rijkswaterstaat. Daarbij zijn andere maatstaven besproken dan in de aanvraag worden aangehaald. Om duidelijk te zijn: er is geen overeenstemming.

Het bestuur van de A.U.S.R. Orca,

Voorzitter

Adres:





t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16203
3500 CE, Utrecht

N12TT 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

367

15.008641

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

Gemeenteraad Utrecht

Ruimtelijke ~~ordening~~ en Economische
Ontwikkeling, afd. Stedelijke ontwikkeling

t.a.v. P.H. Meyer

Postbus 16900,

3500 CE UTRECHT

Gemeente Utrecht
Ontvangen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

3 60

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008642

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

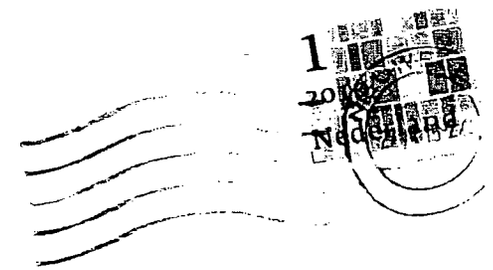
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

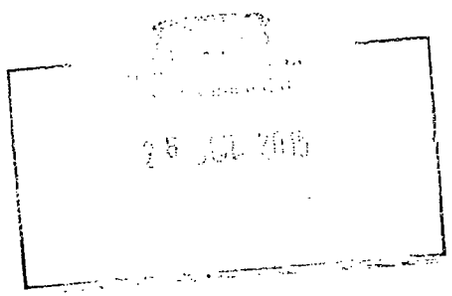
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





Gemeente raad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling.
Afdeling Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Heijer

Postbus 16300

3500 CE Utrecht

3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

369

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008643

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

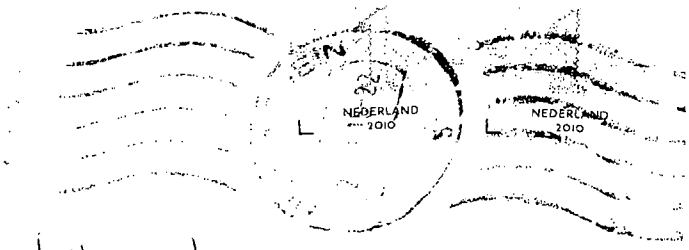
Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

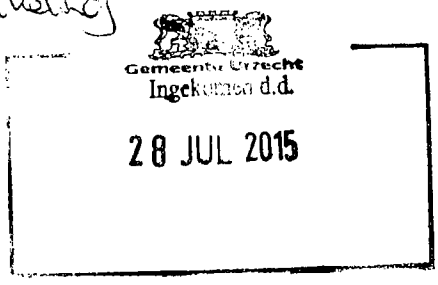
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16300
3500 CE Utrecht



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

370

15.008644

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

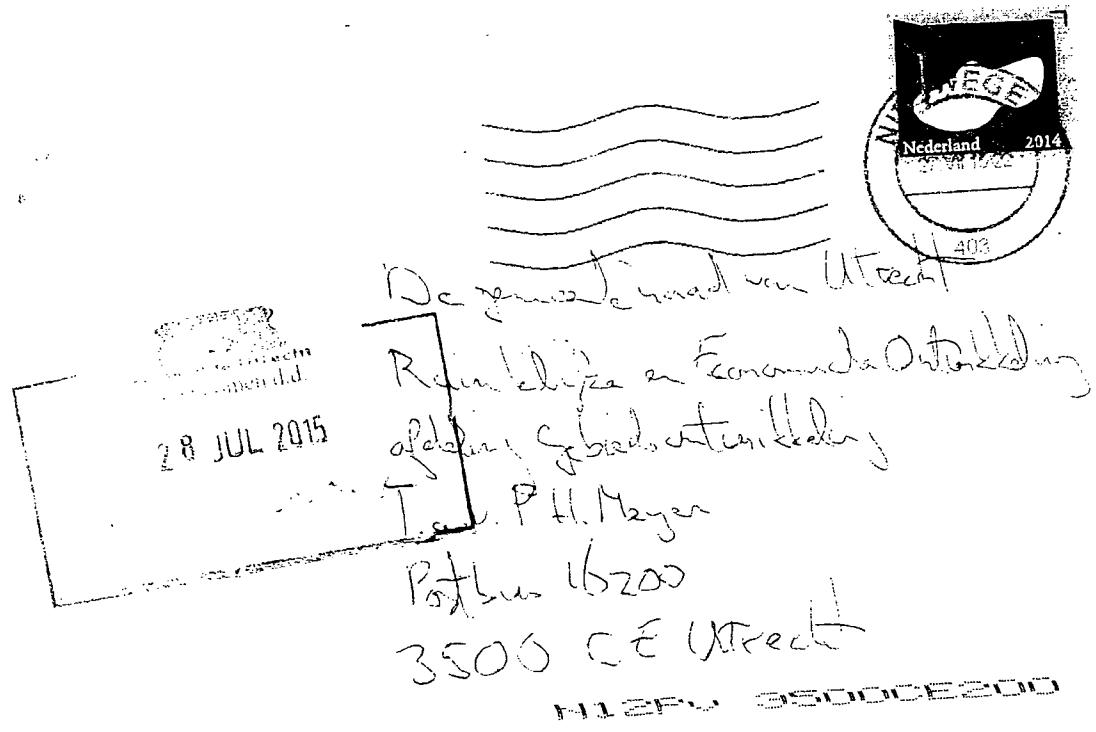
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,


Nederland 2014
28 JUL 2015
De gemeenteraad van Utrecht
Rekenkamer en Economische Ontwikkeling
afdeling Sybrandy-Kuitenkamp
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
28 JUL 2015
Registratienummer

321

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling ~~Gebiedsontwikkeling~~
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008645

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie'. Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

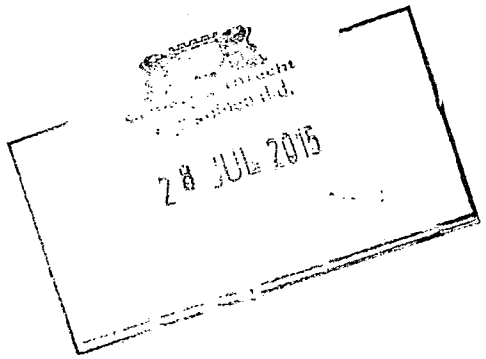
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

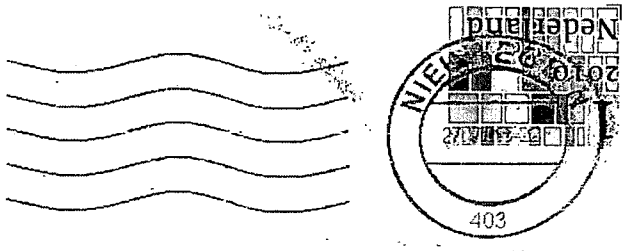
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





De gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikke
afdeling Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

M11PP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

372

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008646

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Plaats en datum:

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL. 2015

27-07-2015
Utrecht, Europalaan 12
UTE-10-BRENG-3
UT-E-PB02
3500CE16200
Cverhoef

De gemeente van Utrecht
Afdeling Gebiedsontwikkeling
P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

373

15.008647

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Plaats en datum:

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

27-07-2015
Utrecht, Europalaan 12
UTE-10-BRENG-3
UT-E-PB02
3500CE16200
Cverhoef

De gemeente van Utrecht
Afdeling Gebiedsontwikkeling
P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015
Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

374

15.008648

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Plaats en datum:

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
28 JUL 2015

27-07-2015
Utrecht, Europalaan 12
UTE-10-BRENG-3
UT-E-PB02
3500CE16200
Cverhoef

De gemeente van Utrecht
Afdeling Gebiedsontwikkeling
P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

28 JUL 2015
Registratienummer

375

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008649

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, ~~11~~ 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

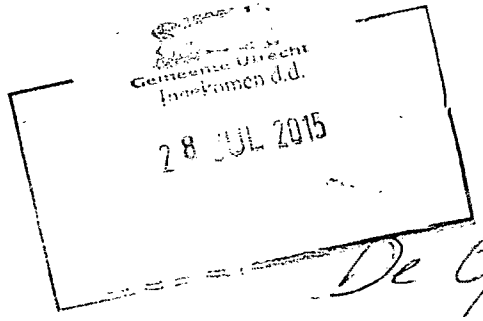
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

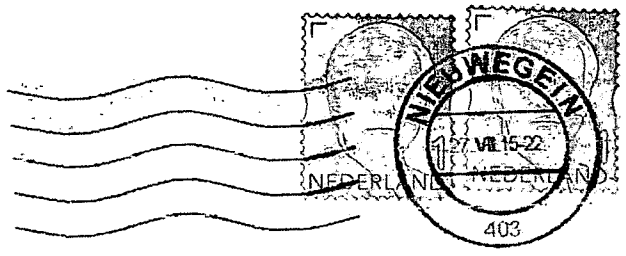
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

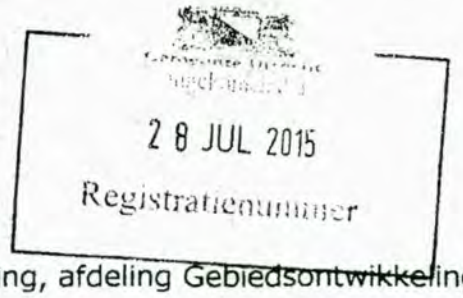




De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke - Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H115V 3500CE20D

2 1/2 2/3



376

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008650

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

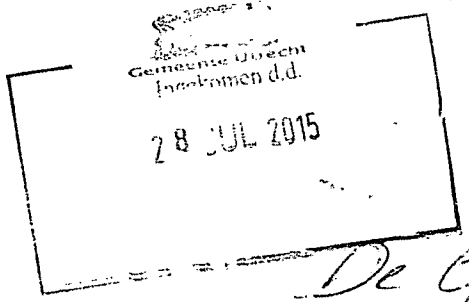
<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

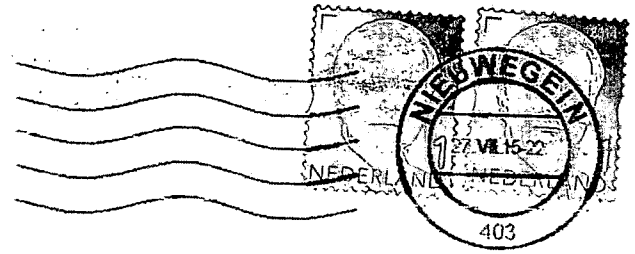
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet





De Gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling

afdeling Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

N11SV 3500CE200

28 JUL 2015

15.008793

377

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

378

15.008794

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

28 JUL 2015

15.008795

379

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lich

Met vriendelijke groet,

lid van Vereniging

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

15.008796

28 JUL 2015

380

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wèl op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

lid van URVikmg

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

28 JUL 2015

301

15.008797

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid V.A.D (ORL)

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

28 JUL 2015

15.008798

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid Vereniging (U.R.V.)

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Raad

28 JUL 2015

15.008799

3d3

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

LTRV Vaking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo

15.008800

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

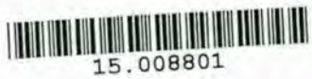
Naam
Adres :
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Reo



28 JUL 2015

385

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

15.008802

386

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:

Lid van URV Viking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Rec

28 JUL 2015

15.008803

387

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Aid van der Diking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15.008804

380

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. Rec

28 JUL 2015

15.008805

3 0/9

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Jid en URJ Diking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15.008806

390

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van URO Sitting

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

28 JUL 2015

391

15.008807

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats :

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

15.008808

392

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres :
Woonplaats :

Lid van URO Diking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

28 JUL 2015

393

15.008809

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roelers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, stelgers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van URO Oiking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

15.008810

394

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :
Adres :
Woonplaats :

Lid van URO Diking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. REO

28 JUL 2015

15.008811

395

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres
Woonplaats :

Lid van URO Viking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD. RED

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
29 JUL 2015

396

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008812

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor dé palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

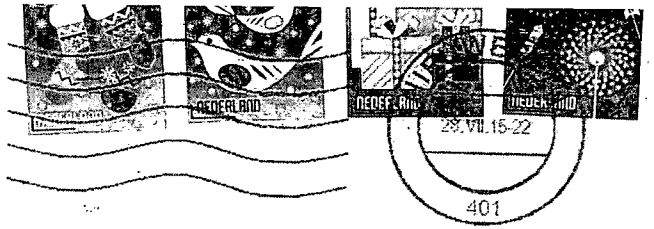
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

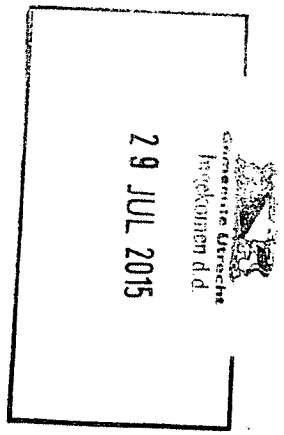
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]



Gemeente Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
29 JUL. 2015
397

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008813

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

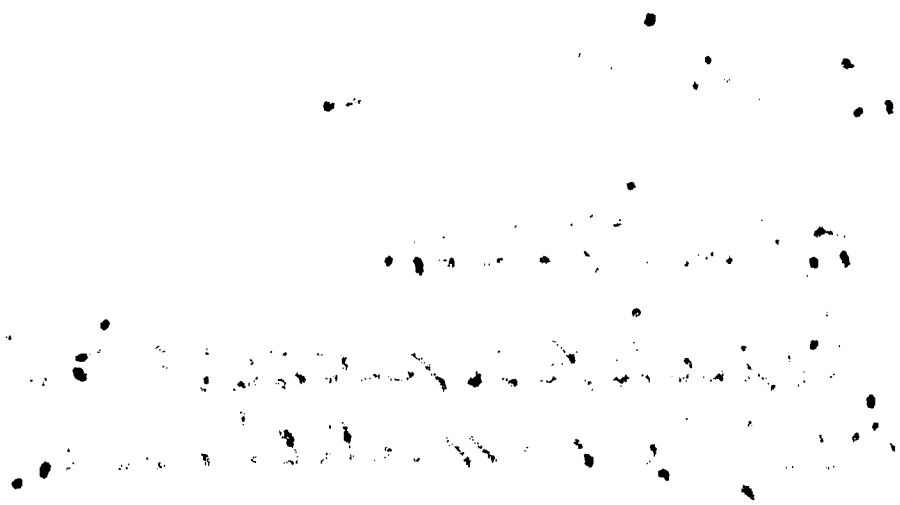
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

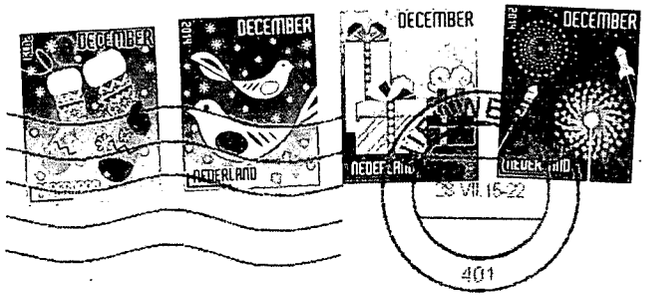
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]
[adres]
[woonplaats]





Gemeente Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Inspektorat d.d
29 JUL 2015

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
29 JUL 2015

3g0

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008814

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 28 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
Afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
29 JUL 2015

N13PF 3500CE20

AFZ

ingekomen d.d.
29 JUL 2015
399
15.008815

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

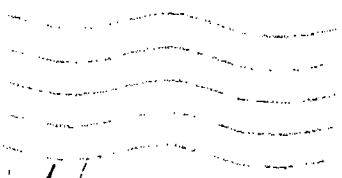
Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

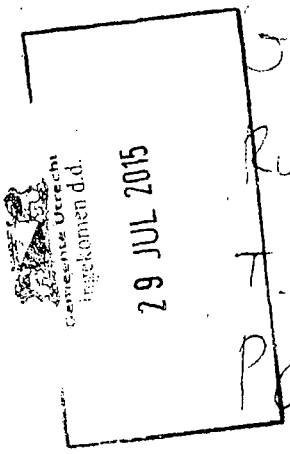
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,







Gemeente Utrecht

Ruimtelijke & Econ. ontwikkeling, a.f.d. Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

MAPP 3500CE200

(1)

Reactie HOV (tracé van Zijstweg (Mandelabrug) - Overste Den Oudenlaan - Koningin Wilhelminalaan)

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
13 JUL 2015
15.007630

Zienswijze ontwikkelingen Kanaalweg 59

Reactie informatieavond woningbouw langs Merwedekanaal / defensieterrein Overste den Oudenlaan

Nut en Noodzaak HOV op dit tracé

Een HOV op dit traject is volgens de gemeente nodig daar de verwachting is dat er 1800 bussen per dag over dit tracé gaan rijden. Daarvoor is een dubbele busbaan nodig om de doorstroming van ander verkeer (auto's, fietsers, voetgangers) goed te laten verlopen.

Wij twijfelen in ernstige mate aan de noodzaak van deze oplossing en denken dat het juist een averechts effect zal hebben op de doorstroming van het verkeer. De maatregel is excessief en gaat ten koste van veel groen. Zowel op het Anne Frank plein als in het parkje aan de Overste Den Oudenlaan staan veel hoge oude bomen. Al deze bomen worden gekapt omwille van de HOV busbaan.

Argumenten

- De verkeerssituatie is de laatste jaren sterk verbeterd. Er zijn door het jaar heen zeker op het Anne Frank plein en Overste Den Oudenlaan praktisch geen files en opstoppingen meer.
  Belangrijke redenen hiervoor:
  - Afsluiting Croeselaan. De Overste Den Oudenlaan en van Zijstweg was een 'sluiproute' om vanuit de A12 richting centrum en verder te gaan. Bij de Rabobank is nu een afsluiting gekomen en gaat er nu veel minder verkeer richting centrum;
  - Graad van Roggenweg richting Jaarbeurs. Door de aanpassing van de Graad van Roggenweg gaat nu veel verkeer naar de Jaarbeurs via de A2 en Graad van Roggenweg. Ook bij een

drukke beurs (bv Motorbeurs) levert dit op de Overste Den Oudenlaan amper nog problemen op.

- Een tweebaans HOV is excessief op dit tracé. In totaal komen er 2 rijstroken HOV bij en komen er op het Anne Frankplein stoplichten. Dit zal resulteren in eerdere opstoppingen van het verkeer. Zowel voor de fietsers als de automobilisten. Het wordt met de HOV, 4 wegstroken bij de stoplichten een zeer brede overgang en dat zal tijd gaan kosten om over te steken (fietsers, voetgangers), verkeer rechtdoor, verkeer vanaf de Vondellaan etc. Er zijn een aantal jaren geleden al eens stoplichten geplaats op het Anne Frank plein. Dit was geen succes en dat zal het nu ook niet worden.

- Fietsers zijn de dupe. Door van de Anne Frank plein een plein met stoplichten te maken zijn de fietsers de grote verliezers. Zeker de fietsers die vanuit Vleuten- de Meern komen en die over de prins Clausbrug naar de stad willen. Ze moeten na de prins Clausbrug stoppen bij: 1. Onderaan de brug; 2. Bij de Weg van de Verenigde Naties (na 200 m); dan 3. Anne Frankplein (gepland) (na 600m), dan Vondellaan (gepland bij nieuwe Wijk al bij Kanaalweg 59) (na 700 m), bij de Rijnlaan (na 1 km) etc.

- (Alternatief) Waarom 1800 bussen per dag. Er is toch ook een station in Vleuten de Meern? Als je op het station wil komen neem je toch de trein.

- Veel groen en grote bomen verdwijnen. Zowel op het Anne Frank plein als aan de Overste Den Oudenlaan staan veel grote oude bomen. Het is ondanks het vele verkeer een zeer groene oase. Dit wordt door de HOV vernietigd. De bomen aan de westzijde van de Overste Den Oudenlaan blijven gelukkig staan, maar de bomen op het Anne Frank plein gaan weg en ook de hoge oude bomen aan de oostelijke kant van de Overste Den Oudenlaan (hoogte Mitros) moeten hierdoor verdwijnen. Dit valt niet te rijmen met het groenbeleid van de gemeente en is onbegrijpelijk. Bedenk een alternatief waarbij je de bomen laat staan! Er zijn wat bomen gepland die tussen HOV en rijweg in moeten komen, maar dat steekt schraal af tegen de kaalslag en de kale sfeer die op het plein zal gaan ontstaan!

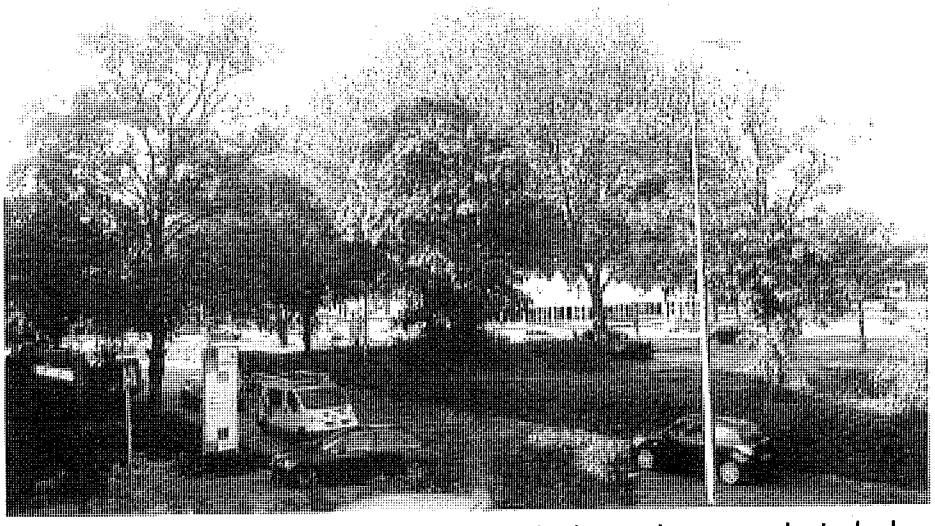


FOTO aan noordkant van Anne Frankplein, de rotonde is helemaal ´omkleed´ met hoge bomen

- Persoonlijk belang (geluid en luchtkwaliteit). De HOV is gepland in de nabijheid van onze woningen (nr 52–58). Is het rapport is een verhoogde geluidsoverlast berekend en een afname van de luchtkwaliteit. Wat gaat de gemeente hieraan voor ons doen?

Alternatief

Jazeker.

Meer maat met de HOV invoegen op bestaande wegen, hooguit één busbaan of flexibele delen)

Op het eerste tracé van de HOV op de Van Zijstweg (van Croeselaan tot aan Mandelabrug) komt er één strook busbaan. Ook op de Mandelabrug is er één strook), maar vanaf Mandelabrug zijn er twee stroken HOV gepland. Dit is niet nodig. Door de afname van het verkeer kunnen de bussen invoegen op de bestaande wegen. Dit zal vermoedelijk (heb de sommen niet gemaakt) makkelijk kunnen. Mogelijk is één baan meer dan toereikend.

Aandachtspunt is wel dat het Anne Frankplein voor de fietsers en voetgangers een erg onveilige rotonde is. De verkeersveiligheid moet hiervan verbeterd worden. Als bewoner aan het plein verlenen we regelmatig assistentie of brengen aangereden mensen naar huis, omdat de fiets in de prak ligt etc. Kun je hier geen onderdoorgang of fietsbrug? gaan maken om

de fietsers te kunnen laten doorfietsen. Zie hierboven bij de problemen voor de fietsers of iets dergelijks.

Verdere ontwikkelingen in het gebied - Kanaalweg 59

De kanaalweg 59 is in ontwikkeling. Gepland is de aanvoer van bouwmateriaal via de ventweg aan de Overste de Oudenlaan. In de plannen van de HOV gaat deze "ingang' verdwijnen. De HOV geeft juist een ontsluiting aan op de Koningin Wilhelminalaan, maar de mensen (bedrijven Mitros, bewoners) hebben dan alleen toegang vanaf de richting Balijelaan!

Kortom: de plannen zijn onvoldoende op elkaar afgestemd.

ONTWIKKELING DEFENSIETERREIN.

Graag ruimtelijk inpassen van woningen Overste Den Oudenlaan 52-58. Zeker wens van nr. 58. Dit moet kunnen gezien de Mitros het gebied niet gaat ontwikkelen en het pand op de hoek tot hoofdkantoor heeft gerenoveerd.

Denk aan de bomen op het terrein. Er waren wat vogels geïnventariseerd, maar de Groene specht zit er ook (hoor hem en zie hem regelmatig). Ook de Sperwer zit er. Broedvogels: naast koolmees en pimpelmees, de zwartkop, grote bonte specht, tjiftjaf.

Dit terrein dreigt nu ingesloten te worden door Kanaal en HOV. Een van de doelstellingen van de gemeente is juist dat deze ´blokkade´ in het midden van de stad wordt ontsloten. Door de HOV voorafgaand aan de ontwikkeling van dit terrein vast te leggen, worden de mogelijkheden tot een prettige ontsluiting zeer beperkt.

In het plan van de HOV staat dat de afslag van de van Zijstweg naar de Kanaalweg wordt afgesloten. De Kanaalweg is echter een doorgaande fietsroute die druk gebruikt wordt door fietsers en voor recreatief verkeer. Die doorgaande route, liefst zonder stoplichten, dient gehandhaafd te worden.

Utrecht, 7 juli 2015

Gmail

zienswijze Kanaalweg 59

2 berichten

8 juli 2015 16:29

Aan:

Geachte mijnheer Meijer,

Gaarne willen wij u in de bijlage onze zienswijze aanbieden. Deze zienswijze betreft zowel ontwikkelingen Kanaalweg 59, HOV zuidwest én het woningbouwproject Merwedekanaal / defensieterrein. Wij kunnen die ontwikkelingen niet los van elkaar zien, aangezien het allemaal in en rondom hetzelfde gebied in de stad plaatsvindt.

Met betrekking tot Kanaalweg 59 wijzen wij op de grote risico´s die er zijn qua ontsluiting. De HOV sluit het gebied volkomen in, en in de huidige plannen is de ontsluiting absoluut onvoldoende geregeld. Zie meer informatie in de bijlage.

Wij blijven graag op de hoogte van verdere ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,

Reactie HOV 2015-07-07.docx
440K

9 juli 2015 09:10

Meijer, Peter <peter.meijer@utrecht.nl>
Aar

Geachte mevrouv

Bedankt voor uw email.

Peter Meijer,

Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

Postadres Postbus 8406

Bezoekadres Stadsplateau 1

Telefoon 030 - 2860283

E-mail peter.meijer@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

1 t/m 11

(1)

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

MOSPP 3500CE200

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

Ingekomen d.d
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de reacreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

13 t/m 19

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

MOSPP 3500CE3200

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

Gemeente Utrecht
ingekomen d.d.
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de reacreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

21 t/m 26

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

MOSPP 3500CE200

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze

de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

43 tm 45

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

HOSPP 3500CE30D

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de reacreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

146

15.008489

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres:
Postcode:

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v P.H Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

149

15.008492

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

152

15.008496

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:
- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v P.H Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

163

15.008508

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

<u>Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd</u>
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:
Adres:
Postcode:

(46)

Reactie HOV (tracé van Zijstweg (Mandelabrug) - Overste Den Oudenlaan - Koningin Wilhelminalaan)



Zienswijze ontwikkelingen Kanaalweg 59

Reactie informatieavond woningbouw langs Merwedekanaal / defensieterrein Overste den Oudenlaan

Nut en Noodzaak HOV op dit tracé

Een HOV op dit traject is volgens de gemeente nodig daar de verwachting is dat er 1800 bussen per dag over dit tracé gaan rijden. Daarvoor is een dubbele busbaan nodig om de doorstroming van ander verkeer (auto's, fietsers, voetgangers) goed te laten verlopen.

Wij twijfelen in ernstige mate aan de noodzaak van deze oplossing en denken dat het juist een averechts effect zal hebben op de doorstroming van het verkeer. De maatregel is excessief en gaat ten koste van veel groen. Zowel op het Anne Frank plein als in het parkje aan de Overste Den Oudenlaan staan veel hoge oude bomen. Al deze bomen worden gekapt omwille van de HOV busbaan.

Argumenten

- De verkeerssituatie is de laatste jaren sterk verbeterd. Er zijn door het jaar heen zeker op het Anne Frank plein en Overste Den Oudenlaan praktisch geen files en opstoppingen meer.
  Belangrijke redenen hiervoor:
  - Afsluiting Croeselaan. De Overste Den Oudenlaan en van Zijstweg was een 'sluiproute' om vanuit de A12 richting centrum en verder te gaan. Bij de Rabobank is nu een afsluiting gekomen en gaat er nu veel minder verkeer richting centrum;
  - Graad van Roggenweg richting Jaarbeurs. Door de aanpassing van de Graad van Roggenweg gaat nu veel verkeer naar de Jaarbeurs via de A2 en Graad van Roggenweg. Ook bij een

de fietsers te kunnen laten doorfietsen. Zie hierboven bij de problemen voor de fietsers of iets dergelijks.

Verdere ontwikkelingen in het gebied - Kanaalweg 59

De kanaalweg 59 is in ontwikkeling. Gepland is de aanvoer van bouwmateriaal via de ventweg aan de Overste de Oudenlaan. In de plannen van de HOV gaat deze "ingang' verdwijnen. De HOV geeft juist een ontsluiting aan op de Koningin Wilhelminalaan, maar de mensen (bedrijven Mitros, bewoners) hebben dan alleen toegang vanaf de richting Balijelaan!

Kortom: de plannen zijn onvoldoende op elkaar afgestemd.

ONTWIKKELING DEFENSIETERREIN.

Graag ruimtelijk inpassen van woningen Overste Den Oudenlaan 52-58. Zeker wens van nr. 58. Dit moet kunnen gezien de Mitros het gebied niet gaat ontwikkelen en het pand op de hoek tot hoofdkantoor heeft gerenoveerd.

Denk aan de bomen op het terrein. Er waren wat vogels geïnventariseerd, maar de Groene specht zit er ook (hoor hem en zie hem regelmatig). Ook de Sperwer zit er. Broedvogels: naast koolmees en pimpelmees, de zwartkop, grote bonte specht, tjiftjaf.

Dit terrein dreigt nu ingesloten te worden door Kanaal en HOV. Een van de doelstellingen van de gemeente is juist dat deze ´blokkade´ in het midden van de stad wordt ontsloten. Door de HOV voorafgaand aan de ontwikkeling van dit terrein vast te leggen, worden de mogelijkheden tot een prettige ontsluiting zeer beperkt.

In het plan van de HOV staat dat de afslag van de van Zijstweg naar de Kanaalweg wordt afgesloten. De Kanaalweg is echter een doorgaande fietsroute die druk gebruikt wordt door fietsers en voor recreatief verkeer. Die doorgaande route, liefst zonder stoplichten, dient gehandhaafd te worden.

Utrecht, 7 juli 2015

Gmail

Marijke Andringa <andringa.marijke@gmail.com>

zienswijze Kanaalweg 59

2 berichten

8 juli 2015 16:29

Aan: peter.meijer@utrecht.nl, w.beelen@utrecht.nl

Geachte mijnheer Meijer,

Gaarne willen wij u in de bijlage onze zienswijze aanbieden. Deze zienswijze betreft zowel ontwikkelingen Kanaalweg 59, HOV zuidwest én het woningbouwproject Merwedekanaal / defensieterrein. Wij kunnen die ontwikkelingen niet los van elkaar zien, aangezien het allemaal in en rondom hetzelfde gebied in de stad plaatsvindt.

Met betrekking tot Kanaalweg 59 wijzen wij op de grote risico´s die er zijn qua ontsluiting. De HOV sluit het gebied volkomen in, en in de huidige plannen is de ontsluiting absoluut onvoldoende geregeld. Zie meer informatie in de bijlage.

Wij blijven graag op de hoogte van verdere ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,

Reactie HOV 2015-07-07.docx
440K

9 juli 2015 09:10

Meijer, Peter <peter.meijer@utrecht.nl>
Aan: I

Geachte ...

Bedankt voor uw email.

Peter Meijer,

Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

Postadres Postbus 8406

Bezoekadres Stadsplateau 1

Telefoon 030 - 2860283

E-mail peter.meijer@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print



Ingekomen d.d.

13 JUL 2015

Gemeente Utrecht

tav dhr. P. Meijer

Ruimtelijke en Econ. ontwikkeling.

Gebieden en Proj. en Jur. Zaken RO

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

~~N1~~1PP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d
21 JUL 2015
15.008136
82

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015

Geachte heer Meijer,

Hierbij geef ik mijn zienswijze op het plan Kanaalweg 59.

1. Bouwhoogte (zienswijze bij ontwerpbestemmingsplan)
In blok B wordt een nokhoogte van circa 40 meter voorzien. De geplande bouwhoogte van dit blok past mijns inziens niet in de omgeving. De schoorstenen van de naastgelegen hulpwarmtecentrale steken volgens AHN2-bestand circa 39 meter uit boven maaiveld, en zijn dus vrijwel even hoog als de nieuwbouw. Schoorstenen (en molens etc.) horen uit te steken boven de omgeving, anders wordt hun uitstraling teniet gedaan. Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van blok B tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

2. Woningbouw nabij HWC (zienswijze bij ontwerp-bestemmingsplan)
Hoewel de hulpwarmtecentrale maar incidenteel de schoorstenen laat roken, en er in het onderzoek berekend is dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen, zal het voor de bovenste woningen, die bijna in de schoorstenen kijken, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening. Overigens betwijfel ik deze situatie binnen het toepassingsgebied van de gebruikte rekenmethode voor luchtkwaliteit valt.



3. Toekomstig maatgevend jaar (zienswijze bij hogere waarden besluit)
De hogere waarden waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt zijn niet op berekeningen volgens de gangbare praktijk gebaseerd. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om 10 jaar na realisatie van het plan, dus 2027, als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. De verwachte intensiteiten van 2027 zijn waarschijnlijk hoger dan die van 2020. Het effect van de gemeetelijke plannen met het voormalige Defensieterrein moet ook worden meegenomen. Als geen verkeersplan van 2030 beschikbaar is, is extrapolatie vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1% tot 1,5% te overwegen.

4. Verkeer Kanaalweg (zienswijze bij ontwerpbestemmingsplan)
De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan zo'n factor 10 toenemen. Dit kan worden afgeleid uit de 1100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150 mvt/etm rijden. Volgens mijn eigen tellingen rijden er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen). Zo'n enorme toename zal tot problemen leiden voor de duizenden fietsers die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het gevaarlijke kruispunt Kanaalweg/Van Zijstweg (veel ongevallen) niet geschikt om afslaande auto's te verwerken.
Ik vraag de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het bouwplan zo kan worden geconstrueerd dat toekomstige bezoekers en bewoners worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fiets- en wandelroute die het nu is. Ook de bewoners van het plan en de bezoekers van de toekomstige horeca aan het haventje hebben daar baat bij.

5. Geluidbelasting bestaande woning Kanaalweg 58 (zienswijze bij ontwerpbestemmingsplan)
In het kader van goede ruimtelijke ordening is het wenselijk het effect van de reflecterende gevel van Blok E op Kanaalweg 58 ~~moeten~~ te onderzoeken. Deze woning wordt mogelijk haar enige geluidluwe gevel ontnomen, als gevolg van reflecterend geluid vanaf de lawaaiige Balijebrug via de gevel van Blok E.

6. Boren in plaats van heien (zienswijze bij omgevingsvergunning)
Vanwege de dichtbebouwde omgeving van het plan vraag ik dat de gemeente oplegt dat er niet mag worden geheid, maar moet worden geboord. Dit beperkt trillings- en geluidsoverlast.

7. Bouwverkeer (zienswijze bij omgevingsvergunning)
Om geluidsoverlast en onveilige situaties te vermijden dient het bouwverkeer geen gebruik te maken van de Kanaalweg tussen bouwterrein en Mandelabrug, maar richting Anne Frankplein te rijden. Zie ook punt 4.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afd. Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

NOSTv 3500CE200

102

De gemeente Utrecht
REO, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
ingekomen d.d
24 JUL 2015

15.008325

Ir. A.C. den Ottelander
Rolderdiephof 193
3521 DD Utrecht

Utrecht, 22 juli 2015

Betreft : zienswijze-onderdelen- ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Geachte gemeente Utrecht, geachte heer Meijer,

Het is goed dat het terrein eindelijk wordt bebouwd. Er is in Utrecht ook veel behoefte aan woningen. Ooit stond ik zelf circa tien jaar ingeschreven voor een sociale huurwoning. Ik vraag mij wel af of dit plan wel goed aansluit bij de woningbehoefte van nu.

1. Het lijkt er toch een beetje op dat het oude plan met een haven en dure appartementen de toon blijft zetten voor het nieuwe plan. Het viel mij op dat op bladzijde 32 staat dat de kleine appartementen kunnen worden samengevoegd tot grotere (dus duurdere) appartementen. Omdat de woningbehoefte een belangrijk argument voor dit plan is, vind ik het vreemd dat de gemeente geen gebruik maakt van de mogelijkheid om het aanbod van betaalbare woningen in de planregels te waarborgen.

2. Het vasthouden aan het oude plan met haventje en horeca betekent dat er eigenlijk teveel op te weinig grond moet worden samengeperst. Zonder het haventje en met één slank hoogteaccent zou er ruimte ontstaan om met verder lagere bebouwing en meer groen een vergelijkbaar aantal woningen te bouwen. Dat sluit beter aan bij de aangekondigde plannen voor het defensieterrein. Volgens p. 5 van de toelichting ziet de gemeente dit verband ook, waarom wordt hier niet grondiger naar gekeken?

3. Nu komen veel nieuwe woningen met wat hun "stille kant" moet zijn tegenover de horeca met terras te liggen. Het ligt voor de hand dat dit problemen gaat geven die uiteindelijk niet goed zijn op te lossen door de ontwikkelaar (die er immers alleen in het begin is) of met handhaving door de gemeente, omdat de tegengestelde belangen in dit plan besloten liggen.

4. Doordat er zoveel woningen op de grond moeten komen die rond het haventje en horeca overblijven, ontstaat er een hoge, brede massa naast de warmtecentrale die het zicht op dit monument uit alle richtingen bederft. Waarom doet de gemeente niet meer moeite om het karakteristieke silhouet van de torens die zich tegen de hemel aftekenen te behouden?

5. Dit is nog klemmender omdat in de toelichting wordt aangekondigd dat het de bedoeling is om de Vleutense Wetering te herstellen; uit de tekst op p. 30 valt af te leiden dat dat ook een direct gevolg van dit plan is. Als dat gebeurt is er geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal. Hoewel ik begrijp dat dit een slimme manier is om waterberging te realiseren, gaat het

volledig voorbij aan de waarde die grote bomen voor de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben. Woekeren met ruimte: dus de bomen leggen het loodje en daarmee een schaars stukje natuur?

6. De noodzaak om dicht te bebouwen maakt het ook nodig om een bouwblok tegen de hulpwarmtecentrale aan te bouwen. Het plan gaat uitgebreid in op de vraag hoe deze woningen tegen de effecten van die centrale worden beschermd. Maar de realisatie van dit bouwblok met alle beschermingsmaatregelen kan door weerkaatsing en veranderingen in de luchtstromingen tot milieu-effecten in andere richtingen leiden. Waarom is dit niet onderzocht?

7. In feite zijn de voorgestelde maatregelen alleen toereikend, omdat de gemeente er vanuit gaat dat de hulpwarmtecentrale maar enkele keren per jaar wordt gebruikt. Maar zoals de toelichting op p. 20 al illustreert, is het altijd mogelijk dat er in de bedrijfsvoering van het energiebedrijf veranderingen optreden. Welke waarborgen bieden de gemeentelijke regels als intensiever gebruik van de hulpcentrale nodig is. Of als zeker is dat intensiever gebruik niet nodig is, waarom wordt dit dan niet vastgelegd?

8. Ook bij de verkeersgevolgen lijken alle betrokken belangen nog niet voldoende afgewogen. In de toelichting wordt gesuggereerd dat er voor de roeisport op het kanaal een oplossing is gevonden, maar uit de pers valt het tegendeel af te leiden.

9. Ik zie een vergelijkbaar probleem voor fietsers. De Kanaalweg is - ook volgens het gemeentelijk beleid - een belangrijke fietsroute. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Is het gelet op de toelichting op p. 15 niet logisch om in de uiteindelijke situatie uit te gaan van eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting?

10. De tekening op p. 14 suggereert dat de aan te leggen brug voor het haventje niet leidt tot hoogteverschillen in de Kanaalweg. De tekst op p. 16 waarborgt alleen de minimale doorvaarthoogte. Waarom is het vlakke verloop van de weg ten behoeve van het langzaam verkeer niet gewaarborgd?

11. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd lijkt me te laag. Op p. 17 wordt gesteld dat aan de parkeernormen wordt voldaan, maar dat is na de kunstgreep op p. 10 om het plangebied over te hevelen van B2 naar B1. Dit is niet erg realistisch, omdat de ligging met zich meebrengt dat het autobezit van te verwachten bewoners hoger zal liggen. Zo lang geleden is de nota Stallen en parkeren nog niet vastgesteld (2013!). Het invoeren van betaald parkeren kan eenvoudig betekenen dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op de omliggende gebieden zonder betaald parkeren. Ook voor de horeca op deze plek lijkt dit een lastig gegeven.

12. In dit verband is het van belang dat dit plan de aanzetten bevat voor een brug voor langzaam verkeer over het Merwedekanaal in het verlengde van Heycopstraat. Naast de parkeerdruk kan zo'n brug op zichzelf tot meer overlast in de avonduren leiden. Is het niet beter om de mogelijkheden van de Balijebrug en Mandelabrug voor voetgangers en fietsers te verbeteren (indien nodig)?

Alle voorgaande opmerkingen zijn zienswijzen op het bestemmingsplan; de opmerkingen 1, 3, 4, 6, 7 en 11 houden tevens een zienswijze op de omgevingsvergunning blok A, de opmerkingen 1, 3 en 11 tevens op omgevingsvergunning blok B en de opmerkingen 3, 6 en 7 op de besluiten hogere waarden. Specifiek bij de beide omgevingsvergunning heb ik nog het volgende verzoek.

13. Wilt u bepalen dat er niet zal worden geheid, maar alleen geboord, zodat de overlast voor omwonenden beperkt blijft?

Ik hoop dat u met de voorgaande opmerkingen tot een verbeterd plan kunt komen in het belang van een gezonde leefomgeving voor iedereen in de buurt. Een gezonde leefomgeving is een van de criteria voor de invulling van het defensieterrein (werd verteld op de bijeenkomst van 2 juli jl.).

Met vriendelijke groet,

D!REKTRECYCLING
Der umweltfreundlichste Briefumschlag.
Info: www.direktrecycling.net

117

De gemeenteraad van Utrecht
REO, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008454

Betreft: **Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59**

Utrecht, 23 juli 2015

Geachte heer/mevrouw Meijer,

Graag geef ik mijn reactie en zienswijze op het plan Kanaalweg 59.

Zienswijze m.b.t. ontwerpbestemmingsplan

1. Bouwhoogte
Ik ben van mening dat er in de bouwplannen te hoge gebouwen zijn opgenomen die niet passen in de omgeving.

In blok A is het hoogste punt circa 27 meter voor 8 etages met daarop een puntdak. In blok B worden dat 12 etages met daarop nog een puntdak, dus feitelijk 13 etages met een hoogte van circa 40 meter. Dit wordt zelfs hoger dan de hoogte van de schoorstenen van de direct naast blok A gelegen hulpwarmtecentrale. Daarvan is de hoogte circa 35 meter.

Het gebied rond de bouwlocatie bestaat nu uit gebouwen met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het beoogde complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. De geplande hoogbouw van circa 40 meter op Kanaalweg 59/Wilhelminawerf past dan ook niet in de omgeving.

In een door de gemeente georganiseerde presentatie in 2013 is voor de bouw van het complex Kanaalweg 59/Wilhelminawerf gerefereerd aan de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex en is aangegeven dat gestreefd zou worden naar gelijkwaardigheid. Deze gelijkwaardigheid is als gevolg van de afwijkende bouwhoogte in de huidige plannen niet gerealiseerd. Dit wordt nog eens bevestigd in de plannen voor woningbouw op het voormalige Defensieterrein (direct grenzend aan de hulpwarmtecentrale/Kanaalweg 59) die op 2 juli 2015 zijn gepresenteerd. Hier wordt gekozen voor een open en groene structuur met juist meer ruimte voor laagbouw ten opzichte van oude plannen.

Ook in de visie op de Merwedekanaalzone, o.a. gevisualiseerd in een presentatie van atelier Quadrat (d.d. 28-10-2008), wordt uitgegaan van laagbouw langs het Merwedekanaal met langzaam oplopende bouwhoogte richting de Overste den Oudenlaan. Centraal in deze visie staat het Merwedekanaal. Door de bebouwing langs de oevers laag te houden en het bouwvolume beperkt te houden, komt in deze visie niet alleen het leven op en rond het water optimaal tot zijn recht, maar ook monumenten als de Jongerius Villa en de 35 meter hoge schoorstenen van de hulpwarmtecentrale. De geplande bouwhoogte van 8 en 12 woonlagen (+puntdak) doet geen recht

aan deze visie. De prachtige hand gemetselde schoorstenen worden straks letterlijk overschaduwd door hoogbouw en vallen daardoor in het niet, terwijl de hoogbouw op de Kanaalweg 59/Wilhelminawerf de aandacht gaat trekken. Dit kan niet de bedoeling zijn.

Om de schoorstenen de blikvanger te laten blijven, zou het passend zijn om de maximale hoogte van het complex Kanaalweg 59/Wilhelminawerf niet boven de helft tot maximaal 2/3 van de hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dit betekent een maximale bouwhoogte rond de centrale van maximaal 17,5 tot 24 meter. Zoals hiervoor aangegeven zou dit ook veel beter passen in de plannen voor woningbouw op het voormalige Defensieterrein.

Met het in stand houden van de haven (wat ik toejuich) lijkt er echter voor gekozen te zijn om extra bouwvolume (lees: hoogte) rond de haven te creëren om het project economisch rendabel te maken. Hiertoe worden wat mij betreft onacceptabele concessies gedaan aan het open karakter langs het Merwedekanaal en de centrale plek die de hulpwarmtecentrale met de schoorstenen daar inneemt. Het lijkt er daarom op dat er teveel appartementen op een te klein stuk grond gerealiseerd moeten worden.

2. Geen horeca

Ik ben van mening dat het niet gewenst is om horeca een plaats te geven in het plan. Dit omdat de horeca overlast zal veroorzaken voor zowel de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan als voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal. Overlast in de vorm van geluidsoverlast vanuit de horeca (en bijbehorend terras) en overlast als gevolg van toenemende verkeersbewegingen van bezoekers die met de auto komen. Dit terwijl de Kanaalweg juist als 'fietsstraat' is aangemerkt. Ook zal de horeca voor parkeeroverlast op en rondom de Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen naar verwachting onvoldoende zijn. Hiervoor verwijs ik naar de hoge parkeerdruk rondom de horeca aan de Veilingkade. Ik verzoek u dan ook om geen horeca in het bestemmingsplan op te nemen.

3. Woningbouw nabij hulpwarmtecentrale

Hoewel de hulpwarmtecentrale maar incidenteel de schoorstenen laat roken, en er in het onderzoek berekend is dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen, zal het voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening.



4. Verkeer Kanaalweg

De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan met ongeveer een factor 10 toenemen. Dit kan worden afgeleid uit de 1100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150 mvt/etm rijden. Volgens eigen tellingen rijden er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen). Zo'n enorme toename past niet bij de bestemming 'fietsstraat' die de Kanaalweg al deels heeft en zal tot problemen leiden voor de vele fietsers, skeelers, hardlopers en wandelaars die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het

kruispunt Kanaalweg/ Van Zijstweg (Mandelabrug) niet geschikt om afslaande auto's te verwerken. Dit kruispunt is nu al niet erg veilig (veel ongevallen de laatste tijd).
Ik vraag de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het plan zo kan worden geconstrueerd dat bezoekers en bewoners van het plan worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fiets- en wandelroute die het nu is.

Zienswijze m.b.t. ontwerp omgevingsvergunning

5. Horeca
Indien de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoek ik in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners van de overzijde van het Merwedekanaal en ook de toekomstige bewoners nabij de horecavoorziening geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening.
Ik verzoek u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening met betrekking van een maximale geluidproductie overdag en een maximale geluidproductie in de avond. Ook verzoek ik u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 22.00 uur in het geheel geen geluidproductie is. Dit zou mijn inziens betekenen dat hooguit horeca in de categorie D2 acceptabel is in plaats van de B/D1 categorie die nu in de aanvraag is opgenomen.

6. Niet heien, maar boren
Ik verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en mogelijke beschadigingen aan omliggende bestaande bebouwing en geluidsoverlast voor woningen en appartementen in de directe omgeving.

Zienswijze m.b.t. ontwerpbesluit hogere waarden

7. Aanvullend onderzoek impact op bestaande appartementen Rolderdiephof 186-219
Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van blok A naar verwachting meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale. Door het grote bouwvolume van blok A in combinatie met de zeer korte afstand tot de centrale zal geluid afkomstig van de hulpwarmtecentrale naar verwachting weerkaatsen in de richting van de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. De hulpwarmtecentrale produceert continu (365 dagen per jaar) geluid. Dit geluid is nu al duidelijk hoorbaar in de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. Voorafgaand aan definitieve besluitvorming dient mijn inziens dan ook onderzocht te worden wat het effect van de beoogde bebouwing op de geluidswaarden voor de bestaande bebouwing aan de overzijde van het Merwedekanaal (Rolderdiephof 186-219) en de woonboten is. Uit de huidige bouwaanvraag en het ontwerpbesluit blijkt niet dat dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Indien de beoogde bebouwing leidt tot hogere/te hoge geluidswaarden aan de overzijde van het Merwedekanaal dan dient dit onderdeel te zijn van het huidige ontwerpbesluit en aanvraagprocedure en dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden om geluidsoverlast te voorkomen.

8. Toekomstig maatgevend jaar
De hogere waarden, waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt, zijn niet gebaseerd op berekeningen volgens de gangbare praktijk. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat

namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om een periode van tien jaar (gerekend vanaf realisatiedatum van het plan) als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. De verwachte verkeersintensiteit in 2027 is waarschijnlijk hoger dan die in 2020. Dus ofwel wordt een verkeersplan van 2030 gebruikt waarin ook het effect van de plannen op het voormalige Defensieterrein is opgenomen, ofwel wordt geëxtrapoleerd vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1 tot 1,5%.

Ik hoop dat mijn reactie invloed heeft op de af te geven vergunningen en wordt graag op de hoogte gehouden van de voortgang.

Met vriendelijke groet,

24 JUL 2015

Uitgenodigd door Ahrold
KEC Afd. Gebruikersondersteuning
Lau PH Meyer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

90

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
23 JUL 2015

Aan: de gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling

t.a.n. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

15.008320

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Datum: 23 juli 2015

Geachte mevrouw / mijnheer,

Hierbij geef ik mijn zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan en de meegecoördineerde ontwerpbesluiten.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Te hoge bouw

In blok A is het hoogste punt 26,5 meter voor 8 lagen met daarop een puntdak. In het later te bouwen blok B worden dat 12 lagen met daarop nog een puntdak, dus feitelijk 13 lagen. Daarvan wordt de hoogte zelfs 38,6 meter. Dit wordt zelfs hoger dan de hoogte van de schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco (voorheen UNA). Daarvan is de hoogte 35 meter.

Nu is de bestaande situatie van de omgeving een laagbouwterrein met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. De hoogbouw van het nieuwbouwcomplex past niet in de omgeving. Dat gaat dan als gevolg van het nieuwbouwcomplex in zodanig in hoogte veranderen dat wij als omwonenden dat niet kunnen accepteren.

In de eerder in september 2013 gehouden bewonersavond (van inspraak was feitelijk geen sprake) werd voor de bouw van het complex Kanaalweg 59 bouw Wilhelminawerf gerefereerd aan en gelijkwaardigheid gezocht in de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex. Dat laatste complex heeft slechts 2 bouwlagen voor de voormalige woning en de voormalige kantoren daarbij. Dus hierbij is geen enkele aansluiting.

Ook is het terrein niet diep genoeg om in hoogte te gaan van 4 naar uiteindelijk zelfs 12 bouwlagen met daarop nog een puntdak. Dergelijke hoogbouw met oplopende hoogte tot 12 bouwlagen mag en kan naar mijn mening niet zo kort vanaf de Kanaalweg. Dit past niet in de directe omgeving.

Op het terrein benoemd in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 worden 115 woningen gerealiseerd en op het nabij gelegen te ontwikkelen Defensieterrein dat 5 keer zo groot is als het terrein Kanaalweg 59 waar ongeveer 400 tot 500 woningen zullen worden gebouwd. Omgerekend betekent dit dat er in verhouding te veel woning op het terrein Kanaalweg 59 worden gebouwd.

Conclusie: De bebouwing in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 wordt veel te massaal, te hoog en er komen te veel woning te dicht op elkaar. Feitelijk komen er te veel woningen op een te klein stuk bouwgrond. Dit past in het geheel niet in de bestande omgeving en hiermee kan ik mij, als bewoner in de directe omgeving, niet verenigen.

Geen horeca

Ik maak bezwaar tegen de komst van horeca in het plan. Dit omdat de horeca overlast voor de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan zal geven en ook overlast voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal.

Met overlast bedoel ik overlast in de vorm van geluidoverlast vanuit de horeca zelf en vanwege het komen en gaan van auto's van horecabezoekers en leveranciers van de horeca.

Ook verwacht ik verkeeroverlast vanwege veel heen en weer rijden van auto's van bezoekers op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg. Terwijl juist de Kanaalweg bestemd is om een fietsstraat te zijn en nog meer te worden. Deze auto's zullen de veiligheid in genoemde straten in negatieve zin beïnvloeden. Als later mogelijk halverwege de Kanaalweg een afsluiting voor auto's komt, dan zullen die auto's ook nog keren en steeds heen en weer rijden.

Ook zal de horeca voor meer parkeeroverlast op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen absoluut te weinig zijn. Hiervoor verwijs ik naar de veelvuldige zoektochten naar parkeerplaatsen bij de horeca aan de Veilingkade.

Mijn conclusie is om geen horeca in het bestemmingsplan op te nemen.

Gemeentelijk monument

Eén of twee jaar geleden heeft de gemeente Utrecht de 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco tot gemeentelijk monument verklaard. Dat vindt ik ook zeer toepasselijk. Het zijn prachtige handgemetselde schoorstenen welke de functie van de centrale uitbeelden. Deze schoorstenen mogen niet verdwijnen. Ook mogen deze schoorstenen niet aan het zicht worden belemmerd door hogere bebouwing in de directe omgeving. Door de bouw van het complex met hoogten van 26,5 meter en zelfs 38,6 meter wordt het zicht op de schoorstenen behoorlijk belemmerd; ook al is dat gedeeltelijk.

Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van het beoogde nieuwbouwcomplex tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

Ik stel voor als maximale hoogte van de bebouwing van het complex Kanaalweg 59 / Wilhelminawerf niet boven ½ tot maximaal 2/3 hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dat betekent niet hoger dan 17,5 tot 24 meter.

Luchtkwaliteit



De hulpwarmtecentrale laat de schoorstenen roken als de hulpwarmtecentrale daadwerkelijk wordt ingezet als centrale of bij jaarlijks proefdraaien van de hulpwarmtecentrale. In het onderzoek is berekend dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen. Deze stelling is onjuist. Het zal voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Zij zullen dan forse overlast van de rook ondervinden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Feitelijk bouwt men geen woningen pal naast een werkende hulpwarmtecentrale. Vroeger was dit een industrieterrein en op dat terrein blijft nu wel de hulpwarmtecentrale staan en daaromheen kan men niet zo maar woningen bouwen.

Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening. Ik stel daarom voor om af te zien van deze hoge bebouwing.

Veiligheid

Blok A in het complex komt pal naast de drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie met elk een inhoud van 500 m3 van de ENECO-hulpcentrale te liggen. Mogelijk past dat net een paar meter buiten de veiligheidscontour van de 3 olie-opslagen, maar dat neemt niet weg dat er een zeer groot risico wordt genomen met de voorgenomen naastgelegen bouw van 61 appartementen. De risico's voor de toekomstige bewoners zijn zeer groot bij een mogelijk calamiteit bij de olie-opslagen. Moreel gezien kan en mag dit niet vergund worden in een bestemmingsplan.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt in hoofdstuk 5.5.2 Plansituatie onder het aspect met betrekking tot de drie olietanks op het bedrijfsterrein van de HWC aan de zijde van het plangebied onder gevaar beschreven dat ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure advies is gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

In het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 13 juni 2013, nummer 13.1025, wordt op pagina 5 gesteld:

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Gelet hierop is er advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

In het ontwerp bestemmingsplan en in het ontwerp omgevingsvergunning zie ik van het gegeven advies van de VRU niets van terug. Ik heb geconstateerd dat bij de ter inzage gelegen stukken geen verklaring van de VRU aanwezig is. Hierbij vraag ik mij ook af of hierin positief geadviseerd is/wordt door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU). Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegen stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

In het rapport van Tebodin van 23 maart 2010 wordt op pagina 25 geconcludeerd dat op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw zal opleveren. Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht

verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m2. De 15 kW/m2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet. Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

Wat mij bijzonder raakt is dat de gemeente bereid is woningbouw te vergunnen op enkele meters afstand van drie forse bovengrondse opslagtanks voor stookolie. Ook al is dat net een enkele meter buiten de grens van beschermingsniveau.

Verder constateer ik dat het rapport Tebodin van 23 maart 2010 niet meer actueel is; wij zijn inmiddels 5 jaar verder. Ik verzoek u dringend een actueel onderzoek te laten uitvoeren, vervolgens deze te laten toetsen door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU) en daarna pas hierover te besluiten.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit bestemmingsplan te dienen.

Conclusie:

1. Moreel gezien stel ik voor om af te zien van bebouwing zo dicht bij de 3 olie opslagtanks.

2. Als u toch van mijn conclusie 1 afwijkt, verzoek ik u de procedure van deze vergunningverlening pas voort te zetten als er:

a. Door of namens de gemeente een actuele onderzoek is uitgevoerd, welke tot een positief resultaat leidt;

b. Daarop aansluitend een positief advies van de VRU aanwezig is.

Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg

Tijdens de bouw en zeker ook na oplevering van het complex ontstaat er extreem veel overlast voor de fietsers op de Kanaalweg. Dat overlast bestaat uit overlast tijdens de bouw door het vele en zware bouwverkeer en na oplevering door aan-en afvoer van auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers en zeker ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca en ook van de bezoekers van de horeca.

De gemeente heeft nota bene de Kanaalweg bestempeld als een fietsstraat waar de vele fietsers zich snel en veilig kunnen verplaatsen. Door de bouw en de latere ingebruikname van het complex ontstaat er te veel hinder voor de fietsers.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van het gehele complex op deze locatie.

Belemmering roeiverkeer en ander scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal

Als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan kunnen er aanvaringen ontstaan met het zeer intensieve roeiverkeer en ook met het overige scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal. De in het plan beoogde voorzieningen om aanvaringen te voorkomen zijn te mager.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van een haven in het complex op deze locatie.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERP OMGEVINGSVERGUNNING

Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg

Ten eerste verwijs ik naar mijn zienswijze over dit onderwerp m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

Verder dient de aanvoer en afvoer bouwmaterialen en van de grote hoeveelheden af te graven grond (ongeveer 1500 m3 en dat zijn wel 50 vrachtwagens!!!) en parkeren t.b.v. de bouw via het voormalige Defensieterrein aan de Overste den Oudenlaan te geschieden en niet vanaf de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg. Dit om overlast op de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg te voorkomen.

De aanwezige transportleidingen van de Hulpcentrale hoeven geen belemmering hiervoor te zijn. Hierover kan een tijdelijke brug gemakt worden en de bouwmaterialen kunnen met de hijskraan hierover naar de juiste plaats worden gehesen. De transportleidingen kunnen worden afgeschermd.

Ik verzoek hiervoor in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen.

Horeca

Indien de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal en ook de toekomstige bewoners nabij de horecavoorziening geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening.

Ik verzoek u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening met betrekking van een maximale geluidproductie overdag en een maximale geluidproductie in de avond. Ook verzoek ik u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 23.00 uur in het geheel geen geluidproductie is. Dat kan door de juiste categorie-aanduiding horeca in de vergunning op te nemen.

Veiligheid

Hiervoor verwijs ik naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

Niet heien, maar boren

Ik verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij de naastgelegen woningen en bedrijfsgebouwen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESLUIT HOGERE WAARDEN

Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van de woningen van blok A meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland van Eneco. Op dagen van proefdraaien van de Hulpwarmtecentrale en zeker in de periode van najaar tot en met voorjaar wordt er hoorbaar en hinderlijk zwaar dreunend industrielawaai geproduceerd door de Hulpwarmtecentrale.

Ook gebeurt het dat tijdens het in gebruik zijn van de Hulpwarmtecentrale de deuren hiervan open staan en het geluid zo naar buiten gaat. Dit extra vrijkomende geluid is natuurlijk nooit in

rekenformules van geluidoverlast van de Hulpwarmtecentrale meegewogen, omdat dit nooit bekend is/wordt.

Verder merk ik op dat er dagelijks geluid vanuit de Hulpwarmtecentrale geproduceerd wordt; ook al is deze niet productief als centrale, maar er draaien er toch machines. Wat voor machines is mij niet bekend. Maar dit is zeker wel hoorbaar.

Als gevolg van de nieuwbouw zal dan het industrielawaai via de achterwand van de te bouwen woningen richting onze woning worden geleid. Hierdoor zal het geluid naar onze woning toenemen ten opzicht van de huidige situatie waarbij er geen bebouwing is naast de Hulpwarmtecentrale.

Uit de bouwaanvraag en uit het ontwerpbesluit hogere waarden blijkt niet in welke mate dit voldoende ongedaan wordt gemaakt.

Ook zullen die toekomstige bewoners van de woningen in het bouwproject veel verkeerslawaai van de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg ondervinden.

Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht

De Best Beschikbare Technieken (BBT) voor de Hulpwarmtecentrale wordt in het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 4 juli 2013, projectnummer 12.0948 niet aangetoond. Er wordt in het rapport onder 4.1 op pagina 10 gesteld dat bij vergunningverlening van de Hulpwarmtecentrale de toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) in de overweging wordt meegenomen.

De BBT van de Hulpwarmtecentrale dient naar de huidige (dus voorjaar 2015) beste stand der techniek te worden aangetoond. Dat ontbreekt, dus heeft de conclusie in het rapport onder 4.1 op bladzijde 10 geen waarde en kan het niet worden gebruikt in het besluit tot hogere waarden.

Verder merk ik op dat de Hulpwarmtecentrale in de jaren zestig van de vorige eeuw is gebouwd en de aanwezige installaties zijn wel eens wat aangepast, maar niet zijn vervangen met installaties welke voldoen aan de BBT van 2015. Hiervoor verwijs ik ook naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan voor wat betreft de Luchtkwaliteit. Ook hieruit blijkt dat er niet voldaan wordt aan BBT als er zodanige uitstoot van rook uit de schoorstenen is.

In de laatste milieuvergunning van de Hulpwarmtecentrale is de BBT daarmee slechts een farce. Ook is de laatste revisie-milieuvergunning van de Hulpcentrale in al weer jaren geleden aangevraagd en verleend. In deze laatste vergunningaanvraag is niet aangetoond dat er tussentijds betere technieken in de centrale zijn toegepast. Er is geen sprake meer van actualiteit van BBT naar de stand der techniek in 2015.

Voorbeelden van juiste BBT bij deze Hulpwarmtecentrale zijn het gebruiken van aardgas of afvalhout in plaats van (ouderwetse en milieubelastende stookolie met veel rookoverlast), het gebruiken van zonnepanelen, het renoveren of vervangen van de bestaande installaties. Hiervan is in het geheel geen sprake, dus is er geen actueel BBT.

Ook wordt in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015, nummer 20131482-10, op pagina 7 gesteld dat de Hulpwarmtecentrale volgens de vergunningaanvraag enkel wordt ingezet in het geval van een calamiteit. *Bijvoorbeeld bij een storing in de warmtelevering van de hoofdcentrale, bij grote warmtevraag (strenge vorst) of bij een storing in de landelijke elektriciteitsproductie. Dit heeft tot gevolg dat de Hulpwarmtecentrale slechts incidenteel in bedrijf is.*

Op basis van de draaitijden van de afgelopen vijf jaar wordt geconcludeerd dat het in werking zijn van de Hulpwarmtecentrale ook als incidenteel kan worden beschouwd. Enkel in 2012, toen de hoofdcentrale in onderhoud was, heeft de Hulpwarmtecentrale meer dan 12 dagen per jaar gedraaid. Vanwege het incidentele karakter kan de eventueel optredende hinder als acceptabel worden geacht.

Dit is onjuist. Ik woon direct tegenover de Hulpwarmtecentrale en ik weet uit de praktijk dat de Hulpwarmtecentrale veel meer draait. Permanent, dus het hele jaar door, horen wij geluid van de Hulpcentrale. Dat bestaat uit dagelijks geluid en zeer zwaar dreunend industrielawaai in de periode als er warmteproductie is of wordt proefgedraaid.

Er wordt minimaal 1 maal per jaar proefgedraaid en de Hulpcentrale draait ook na verrichting van onderhoud. Tevens produceert de hulpcentrale de laatste jaren structureel warmte als gevolg van meer strenge winters waarbij meer grote warmtevraag ontstaat. Ook heeft de Hulpwarmtecentrale in de winterperiode van 2014/2015 volledig gedraaid omdat de Hoofdcentrale niet kon leveren via de opgebroken Leidseveertunnel. Ook die productieperiode van de Hulpwarmtecentrale wordt ook niet in het rapport genoemd.

Er is sprake van meer dan 12 dagen per jaar functioneren van de Hoofdcentrale en dat betekent geen incidenteel functioneren, zoals in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015 wordt gesteld.

Ik concludeer dat het rapport hierin onjuist en onvolledig is en zeker niet actueel is.

Ook concludeer ik uit het rapport dat er van de milieuvergunningaanvraag van de Hulpcentrale is geredeneerd en geen eigen actueel onderzoek naar de daadwerkelijke feiten is verricht.

Het rapport van DPA Cauberg-Huijgen is niet actueel, wat blijkt uit het nummer van het rapport *nummer 20131482-10 dat met 2013 begint. Ook is het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt* van 4 juli 2013 niet meer actueel.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit hogere waarden te dienen.

Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegen stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van het bovenstaande. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

Ik kan mij op grond van het bovenstaande niet verenigen met het voornemen van Burgemeester en wethouders tot vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 van de Wet geluidshinder.

Ik hoop dat mijn zienswijze invloed heeft op de af te geven vergunningen.

Met vriendelijke groet,

23 JUL 2015

Aan de gemeenteraad van Utrecht

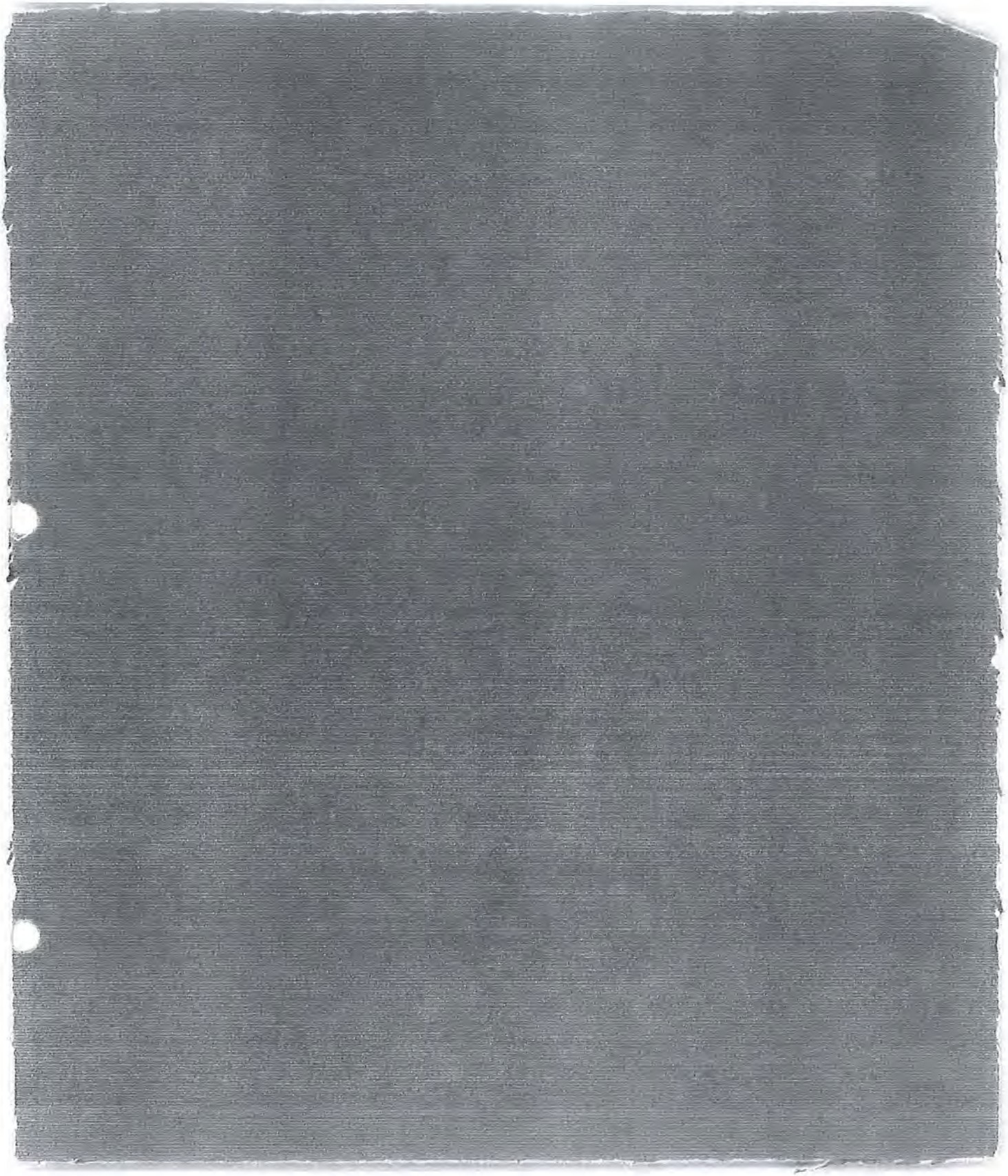
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling

afdeling Gebiedsontwikkeling

t.a.v. P.H. Meijer

Postbus 12000

3500 CE Utrecht



99

Aan: de gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling

t.a.n. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Datum: 23 juli 2015

Geachte mevrouw / mijnheer,

Hierbij geef ik mijn zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan en de meegecoördineerde ontwerpbesluiten.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Te hoge bouw

In blok A is het hoogste punt 26,5 meter voor 8 lagen met daarop een puntdak. In het later te bouwen blok B worden dat 12 lagen met daarop nog een puntdak, dus feitelijk 13 lagen. Daarvan wordt de hoogte zelfs 38,6 meter. Dit wordt zelfs hoger dan de hoogte van de schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco (voorheen UNA). Daarvan is de hoogte 35 meter.

Nu is de bestaande situatie van de omgeving een laagbouwterrein met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. De hoogbouw van het nieuwbouwcomplex past niet in de omgeving. Dat gaat dan als gevolg van het nieuwbouwcomplex in *zodanig in hoogte veranderen dat wij als omwonenden dat niet kunnen accepteren.*

In de eerder in september 2013 gehouden bewonersavond (van inspraak was feitelijk geen sprake) werd voor de bouw van het complex Kanaalweg 59 bouw Wilhelminawerf gerefereerd aan en gelijkwaardigheid gezocht in de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex. Dat laatste complex heeft slechts 2 bouwlagen voor de voormalige woning en de voormalige kantoren daarbij. Dus hierbij is geen enkele aansluiting.

Ook is het terrein niet diep genoeg om in hoogte te gaan van 4 naar uiteindelijk zelfs 12 bouwlagen met daarop nog een puntdak. Dergelijke hoogbouw met oplopende hoogte tot 12 bouwlagen mag en kan naar mijn mening niet zo kort vanaf de Kanaalweg. Dit past niet in de directe omgeving.

Op het terrein benoemd in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 worden 115 woningen gerealiseerd en op het nabij gelegen te ontwikkelen Defensieterrein dat 5 keer zo groot is als het terrein Kanaalweg 59 waar ongeveer 400 tot 500 woningen zullen worden gebouwd. Omgerekend betekent dit dat er in verhouding te veel woning op het terrein Kanaalweg 59 worden gebouwd.

Conclusie: De bebouwing in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 wordt veel te massaal, te hoog en er komen te veel woning te dicht op elkaar. Feitelijk komen er te veel woningen op een te klein stuk bouwgrond. Dit past in het geheel niet in de bestande omgeving en hiermee kan ik mij, als bewoner in de directe omgeving, niet verenigen.

Geen horeca

Ik maak bezwaar tegen de komst van horeca in het plan. Dit omdat de horeca overlast voor de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan zal geven en ook overlast voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal.

Met overlast bedoel ik overlast in de vorm van geluidoverlast vanuit de horeca zelf en vanwege het komen en gaan van auto's van horecabezoekers en leveranciers van de horeca.

Ook verwacht ik verkeeroverlast vanwege veel heen en weer rijden van auto's van bezoekers op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg. Terwijl juist de Kanaalweg bestemd is om een fietsstraat te zijn en nog meer te worden. Deze auto's zullen de veiligheid in genoemde straten in negatieve zin beïnvloeden. Als later mogelijk halverwege de Kanaalweg een afsluiting voor auto's komt, dan zullen die auto's ook nog keren en steeds heen en weer rijden.

Ook zal de horeca voor meer parkeeroverlast op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen absoluut te weinig zijn. Hiervoor verwijs ik naar de veelvuldige zoektochten naar parkeerplaatsen bij de horeca aan de Veilingkade.

Mijn conclusie is om geen horeca in het bestemmingsplan op te nemen.

Gemeentelijk monument

Eén of twee jaar geleden heeft de gemeente Utrecht de 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco tot gemeentelijk monument verklaard. Dat vindt ik ook zeer toepasselijk. Het zijn prachtige handgemetselde schoorstenen welke de functie van de centrale uitbeelden. Deze schoorstenen mogen niet verdwijnen. Ook mogen deze schoorstenen niet aan het zicht worden belemmerd door hogere bebouwing in de directe omgeving. Door de bouw van het complex met hoogten van 26,5 meter en zelfs 38,6 meter wordt het zicht op de schoorstenen behoorlijk belemmerd; ook al is dat gedeeltelijk.

Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van het beoogde nieuwbouwcomplex tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

Ik stel voor als maximale hoogte van de bebouwing van het complex Kanaalweg 59 / Wilhelminawerf niet boven ½ tot maximaal 2/3 hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dat betekent niet hoger dan 17,5 tot 24 meter.

Luchtkwaliteit



De hulpwarmtecentrale laat de schoorstenen roken als de hulpwarmtecentrale daadwerkelijk wordt ingezet als centrale of bij jaarlijks proefdraaien van de hulpwarmtecentrale. In het onderzoek is berekend dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen. Deze stelling is onjuist. Het zal voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Zij zullen dan forse overlast van de rook ondervinden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Feitelijk bouwt men geen woningen pal naast een werkende hulpwarmtecentrale. Vroeger was dit een industrieterrein en op dat terrein blijft nu wel de hulpwarmtecentrale staan en daaromheen kan men niet zo maar woningen bouwen.

Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening. Ik stel daarom voor om af te zien van deze hoge bebouwing.

Veiligheid

Blok A in het complex komt pal naast de drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie met elk een inhoud van 500 m3 van de ENECO-hulpcentrale te liggen. Mogelijk past dat net een paar meter buiten de veiligheidscontour van de 3 olie-opslagen, maar dat neemt niet weg dat er een zeer groot risico wordt genomen met de voorgenomen naastgelegen bouw van 61 appartementen. De risico's voor de toekomstige bewoners zijn zeer groot bij een mogelijk calamiteit bij de olie-opslagen. Moreel gezien kan en mag dit niet vergund worden in een bestemmingsplan.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt in hoofdstuk 5.5.2 Plansituatie onder het aspect met betrekking tot de drie olietanks op het bedrijfsterrein van de HWC aan de zijde van het plangebied onder gevaar beschreven dat ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure advies is gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

In het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 13 juni 2013, nummer 13.1025, wordt op pagina 5 gesteld:

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Gelet hierop is er advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

In het ontwerp bestemmingsplan en in het ontwerp omgevingsvergunning zie ik van het gegeven advies van de VRU niets van terug. Ik heb geconstateerd dat bij de ter inzage gelegen stukken geen verklaring van de VRU aanwezig is. Hierbij vraag ik mij ook af of hierin positief geadviseerd is/wordt door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU). Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegen stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

In het rapport van Tebodin van 23 maart 2010 wordt op pagina 25 geconcludeerd dat op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw zal opleveren. Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht

verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m2. De 15 kW/m2 contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet. Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

Wat mij bijzonder raakt is dat de gemeente bereid is woningbouw te vergunnen op enkele meters *afstand van drie forse bovengrondse opslagtanks voor stookolie. Ook al is dat net een enkele meter* buiten de grens van beschermingsniveau.

Verder constateer ik dat het rapport Tebodin van 23 maart 2010 niet meer actueel is; wij zijn inmiddels 5 jaar verder. Ik verzoek u dringend een actueel onderzoek te laten uitvoeren, vervolgens deze te laten toetsen door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU) en daarna pas hierover te besluiten.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit bestemmingsplan te dienen.

Conclusie:

1. Moreel gezien stel ik voor om af te zien van bebouwing zo dicht bij de 3 olie opslagtanks.

2. Als u toch van mijn conclusie 1 afwijkt, verzoek ik u de procedure van deze vergunningverlening pas voort te zetten als er:

a. Door of namens de gemeente een actuele onderzoek is uitgevoerd, welke tot een positief resultaat leidt;

b. Daarop aansluitend een positief advies van de VRU aanwezig is.

Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg

Tijdens de bouw en zeker ook na oplevering van het complex ontstaat er extreem veel overlast voor de fietsers op de Kanaalweg. Dat overlast bestaat uit overlast tijdens de bouw door het vele en zware bouwverkeer en na oplevering door aan-en afvoer van auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers en zeker ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca en ook van de bezoekers van de horeca.

De gemeente heeft nota bene de Kanaalweg bestempeld als een fietsstraat waar de vele fietsers zich snel en veilig kunnen verplaatsen. Door de bouw en de latere ingebruikname van het complex ontstaat er te veel hinder voor de fietsers.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van het gehele complex op deze locatie.

Belemmering roeiverkeer en ander scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal

Als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan kunnen er aanvaringen ontstaan met het zeer intensieve roeiverkeer en ook met het overige scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal. De in het plan beoogde voorzieningen om aanvaringen te voorkomen zijn te mager.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van een haven in het complex op deze locatie.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERP OMGEVINGSVERGUNNING

Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg

Ten eerste verwijs ik naar mijn zienswijze over dit onderwerp m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

Verder dient de aanvoer en afvoer bouwmaterialen en van de grote hoeveelheden af te graven grond (ongeveer 1500 m3 en dat zijn wel 50 vrachtwagens!!!) en parkeren t.b.v. de bouw via het voormalige Defensieterrein aan de Overste den Oudenlaan te geschieden en niet vanaf de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg. Dit om overlast op de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg te voorkomen.

De aanwezige transportleidingen van de Hulpcentrale hoeven geen belemmering hiervoor te zijn. Hierover kan een tijdelijke brug gemakt worden en de bouwmaterialen kunnen met de hijskraan hierover naar de juiste plaats worden gehesen. De transportleidingen kunnen worden afgeschermd.

Ik verzoek hiervoor in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen.

Horeca

Indien de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal en ook de toekomstige bewoners nabij de horecavoorziening geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening.

Ik verzoek u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening met betrekking van een maximale geluidproductie overdag en een maximale geluidproductie in de avond. Ook verzoek ik u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 23.00 uur in het geheel geen geluidproductie is. Dat kan door de juiste categorie-aanduiding horeca in de vergunning op te nemen.

Veiligheid

Hiervoor verwijs ik naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

Niet heien, maar boren

Ik verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij de naastgelegen woningen en bedrijfsgebouwen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESLUIT HOGERE WAARDEN

Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van de woningen van blok A meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland van Eneco. Op dagen van proefdraaien van de Hulpwarmtecentrale en zeker in de periode van najaar tot en met voorjaar wordt er hoorbaar en hinderlijk zwaar dreunend industrielawaai geproduceerd door de Hulpwarmtecentrale.

Ook gebeurt het dat tijdens het in gebruik zijn van de Hulpwarmtecentrale de deuren hiervan open staan en het geluid zo naar buiten gaat. Dit extra vrijkomende geluid is natuurlijk nooit in

rekenformules van geluidoverlast van de Hulpwarmtecentrale meegewogen, omdat dit nooit bekend is/wordt.

Verder merk ik op dat er dagelijks geluid vanuit de Hulpwarmtecentrale geproduceerd wordt; ook al is deze niet productief als centrale, maar er draaien er toch machines. Wat voor machines is mij niet bekend. Maar dit is zeker wel hoorbaar.

Als gevolg van de nieuwbouw zal dan het industrielawaai via de achterwand van de te bouwen woningen richting onze woning worden geleid. Hierdoor zal het geluid naar onze woning toenemen ten opzicht van de huidige situatie waarbij er geen bebouwing is naast de Hulpwarmtecentrale.

Uit de bouwaanvraag en uit het ontwerpbesluit hogere waarden blijkt niet in welke mate dit voldoende ongedaan wordt gemaakt.

Ook zullen die toekomstige bewoners van de woningen in het bouwproject veel verkeerslawaai van de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg ondervinden.

Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht

De Best Beschikbare Technieken (BBT) voor de Hulpwarmtecentrale wordt in het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 4 juli 2013, projectnummer 12.0948 niet aangetoond. Er wordt in het rapport onder 4.1 op pagina 10 gesteld dat bij vergunningverlening van de Hulpwarmtecentrale de toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) in de overweging wordt meegenomen.

De BBT van de Hulpwarmtecentrale dient naar de huidige (dus voorjaar 2015) beste stand der techniek te worden aangetoond. Dat ontbreekt, dus heeft de conclusie in het rapport onder 4.1 op bladzijde 10 geen waarde en kan het niet worden gebruikt in het besluit tot hogere waarden.

Verder merk ik op dat de Hulpwarmtecentrale in de jaren zestig van de vorige eeuw is gebouwd en de aanwezige installaties zijn wel eens wat aangepast, maar niet zijn vervangen met installaties welke voldoen aan de BBT van 2015. Hiervoor verwijs ik ook naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan voor wat betreft de Luchtkwaliteit. Ook hieruit blijkt dat er niet voldaan wordt aan BBT als er zodanige uitstoot van rook uit de schoorstenen is.

In de laatste milieuvergunning van de Hulpwarmtecentrale is de BBT daarmee slechts een farce. Ook is de laatste revisie-milieuvergunning van de Hulpcentrale in al weer jaren geleden aangevraagd en verleend. In deze laatste vergunningaanvraag is niet aangetoond dat er tussentijds betere technieken in de centrale zijn toegepast. Er is geen sprake meer van actualiteit van BBT naar de stand der techniek in 2015.

Voorbeelden van juiste BBT bij deze Hulpwarmtecentrale zijn het gebruiken van aardgas of afvalhout in plaats van (ouderwetse en milieubelastende stookolie met veel rookoverlast), het gebruiken van zonnepanelen, het renoveren of vervangen van de bestaande installaties. Hiervan is in het geheel geen sprake, dus is er geen actueel BBT.

Ook wordt in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015, nummer 20131482-10, op pagina 7 gesteld dat de Hulpwarmtecentrale volgens de vergunningaanvraag enkel wordt ingezet in het geval van een calamiteit. *Bijvoorbeeld bij een storing in de warmtelevering van de hoofdcentrale, bij grote warmtevraag (strenge vorst) of bij een storing in de landelijke elektriciteitsproductie. Dit heeft tot gevolg dat de Hulpwarmtecentrale slechts incidenteel in bedrijf is.*

Op basis van de draaitijden van de afgelopen vijf jaar wordt geconcludeerd dat het in werking zijn van de Hulpwarmtecentrale ook als incidenteel kan worden beschouwd. Enkel in 2012, toen de hoofdcentrale in onderhoud was, heeft de Hulpwarmtecentrale meer dan 12 dagen per jaar gedraaid. Vanwege het incidentele karakter kan de eventueel optredende hinder als acceptabel worden geacht.

Dit is onjuist. Ik woon direct tegenover de Hulpwarmtecentrale en ik weet uit de praktijk dat de Hulpwarmtecentrale veel meer draait. Permanent, dus het hele jaar door, horen wij geluid van de Hulpcentrale. Dat bestaat uit dagelijks geluid en zeer zwaar dreunend industrielawaai in de periode als er warmteproductie is of wordt proefgedraaid.

Er wordt minimaal 1 maal per jaar proefgedraaid en de Hulpcentrale draait ook na verrichting van onderhoud. Tevens produceert de hulpcentrale de laatste jaren structureel warmte als gevolg van meer strenge winters waarbij meer grote warmtevraag ontstaat. Ook heeft de Hulpwarmtecentrale in de winterperiode van 2014/2015 volledig gedraaid omdat de Hoofdcentrale niet kon leveren via de opgebroken Leidseveertunnel. Ook die productieperiode van de Hulpwarmtecentrale wordt ook niet in het rapport genoemd.

Er is sprake van meer dan 12 dagen per jaar functioneren van de Hoofdcentrale en dat betekent geen incidenteel functioneren, zoals in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015 wordt gesteld.

Ik concludeer dat het rapport hierin onjuist en onvolledig is en zeker niet actueel is.

Ook concludeer ik uit het rapport dat er van de milieuvergunningaanvraag van de Hulpcentrale is geredeneerd en geen eigen actueel onderzoek naar de daadwerkelijke feiten is verricht.

Het rapport van DPA Cauberg-Huijgen is niet actueel, wat blijkt uit het nummer van het rapport *nummer 20131482-10 dat met 2013 begint. Ook is het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt* van 4 juli 2013 niet meer actueel.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit hogere waarden te dienen.

Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegen stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van het bovenstaande. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

Ik kan mij op grond van het bovenstaande niet verenigen met het voornemen van Burgemeester en wethouders tot vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 van de Wet geluidshinder.

Ik hoop dat mijn zienswijze invloed heeft op de af te geven vergunningen.

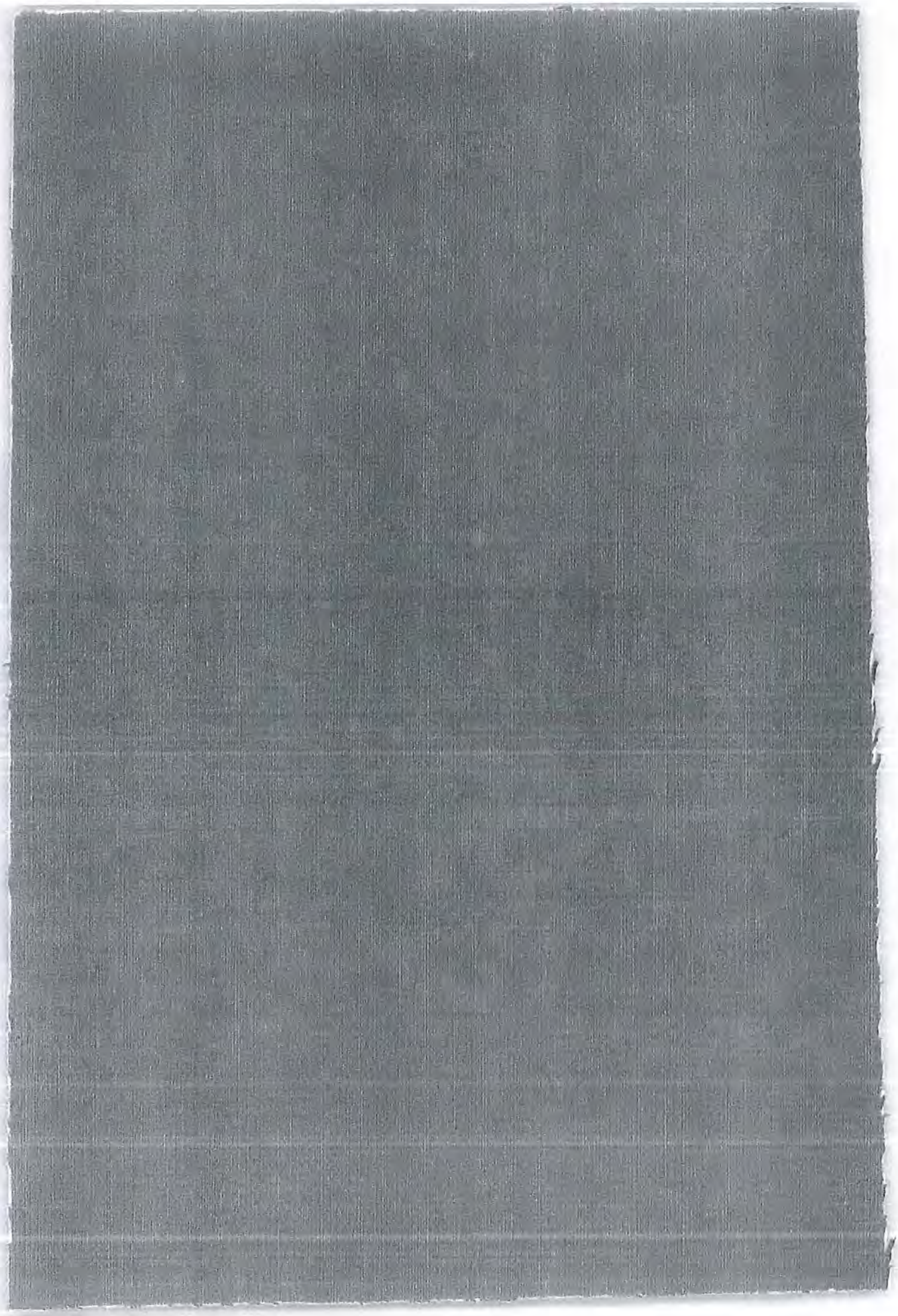
Met vriendelijke groet

23 JUL 2015

Gemeente van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
a/d. Systeemontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



219

Eneco

Eneco Solar Bio &
Hydro B.V.

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en economisch ontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
POSTBUS 16200
3500 CE UTRECHT

Eneco Warmteproductie Utrecht B.V.
Keulsekade 181
3534 AC Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL 2015

Datum: 29 juli 2015
Uw klantnummer: -
Kopie aan: -
Bijlage: -
Uw kenmerk: -
Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Behandeld door: Rick Duking
Doorkiesnummer: 06 - 5259 9250
E-mail: Rick.Duking@eneco.com
Ons kenmerk: BPKA59/28072015/RDU

15.008905

Geachte heer Meijer,

Bij dezen ontvangt u onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59.

In het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 5.3 Geluidshinder wordt aangegeven dat er ernstige geluidshinder optreedt in de slaapkamers en woonkamers van de te bouwen woningen en dat dit uit het oogpunt van goede ruimtelijke ontwikkeling acceptabel is voor de Gemeente Utrecht.

Als rechtvaardiging wordt aangegeven dat het niet mogelijk is om met betere geluidsisolatie deze hinder te voorkomen. In het onderzoek naar laagfrequent geluid (bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan) wordt echter geconcludeerd dat door het verzwaren van de bouwkundige scheidingsconstructies het geluidsniveau tussen buiten en binnen mogelijk vergroot kan worden. Er lijken dus wel degelijk mogelijkheden te zijn om de woningen beter te isoleren maar deze zijn niet nader onderzocht. Eneco verzoekt de gemeente Utrecht in het kader van zorgvuldige besluitvorming de mogelijkheden tot aanvullende geluidsreductie van het binnengeluidniveau nader te laten onderzoeken.

Er wordt eveneens geconcludeerd dat de hinder slechts een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreden. De onderbouwing van de gemeente voor deze conclusie is dat de HWC met name ingezet wordt in tijden van grote warmtevraag en calamiteiten. Bij het beoordelen van potentiele geluidshinder dient de gemeente echter uit te gaan van de vergunde situatie. Conform vergunning mag de HWC 365 dagen per jaar in bedrijf zijn. De vergunde situatie dient door de gemeente als toetsingskader gebruikt te worden voor het bepalen van de geluidshinder. Eneco verzoekt de gemeente Utrecht bij de toetsing uit te gaan van het juiste toetsingskader, zijnde de vergunde situatie.

In het overleg naar tussen KWP en Eneco waarnaar gerefereerd wordt is door Eneco aangeven dat geluidreducerende maatregelen aan de schoorstenen van de HWC hoogstwaarschijnlijk niet zondermeer mogelijk zijn. Aanvullend onderzoek zou dit moeten uitwijzen. Dit niet uitgevoerde onderzoek wordt ten onrechte meegenomen in de afweging van de gemeente Utrecht om mee te werken aan de woningbouwontwikkeling naast de HWC. Eneco verzoekt de gemeente Utrecht bij de afweging uit te gaan van de bestaande situatie.

We behouden ons het recht de zienswijze te allen tijde nader aan te vullen.

Wij vertrouwen erop u voldoende geïnformeerd te hebben. Voor vragen kunt u contact opnemen met ondergetekende of de heer Düking.

Met vriendelijke groet,

Harold Koekkoek
Manager EWU B.V.

Eneco

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
L
NEDERLAND
2010

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL 2015

MOBPP 3500DE2000

220

Fietsersbond

Gemeente Utrecht
REO, afd. gebiedsontwikkeling
t.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16.200
3500 CE Utrecht

Fietsersbond
p/a Racinelaan 5
3533 VL Utrecht
telefoon 06 – 44 30 40 99
Bank NL 33 TRIO 0786 7579 81

15.008906

Ons kenmerk: 2015RG9
Onderwerp: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59
Contactpersoon: Ria Glas <pali.31@hotmail.com>
Bijlage: 3

Utrecht, 29 juli 2015

Geachte heer, mevrouw Meijer,

Hierbij dienen wij onze zienswijze in over het bestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk. Onze zienswijze heeft betrekking op de volgende punten:

- Hoofdstuk 2
  In het gemeentelijk beleid wordt het fietsbeleid niet genoemd. De Kanaalweg is een van de belangrijkste fietsroutes door de stad en moet bij het beleid worden vermeld.

- De brug in de Kanaalweg maakt deel uit van een hoofdfietsroute. De brug mag geen "pinch point" in die route worden, en dient, door de schuwafstand tot de brugleuning, nog iets breder te zijn dan de rest van de weg. Bij 3,5 meter wegbreedte kunnen een auto en een fiets elkaar niet goed passeren, daar is een minstens 4 m brede weg voor nodig. De schuwafstand tussen brugleuning en weg komt daar nog bij, evenals het voetgangersgedeelte. De helling mag hoogstens 2% zijn. De brug moet aan de eisen van de fietsroute worden aangepast.
  Toelichting:
  De Kanaalweg is onderdeel van een lange hoofdfietsroute, van Nieuwegein naar Breukelen, die op de rest van het traject een uitstekende fietsvoorziening biedt. De doorsteek van deze route over Lage Weide is één van de weinige lastige punten. Dit plan creëert op de doorfietsroute een nieuw tweede knelpunt in Transwijk. Niet alleen fietsers zijn met dit plan niet blij, ook aanpalende overheden die wel zorgen voor een echte snelle fietsroute hebben last van deze Utrechtse obstakels.

- Paragraaf 2.4.2:
  Het plan zegt: "de maaswijdte in dit gebied moet verkleind worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost-westrichting en twee in noord-zuidrichting". De (locaties van de) extra verbindingen worden niet aangegeven in het bestemmingsplan, dat dient wel te gebeuren.

- Paragraaf 4.2.1:
  Het verkeer moet tijdelijk via de Kanaalweg de wijk bereiken. Het (bouw) verkeer en later het (bezoekers)verkeer moet tussen de vele fietsers doorrijden. Dat vinden we niet verantwoord.

Het gebied moet al tijdens de bouw vanaf een andere weg dan de Kanaalweg worden ontsloten voor gemotoriseerd verkeer.

- De herstructurering van de weg, die destijds niet als fietsproject is uitgevoerd omdat deze bij de bouw ten laste van de exploitatie van dit bestemmingsplan gefinancierd zou worden, moet in dit plan worden opgenomen. Vanzelfsprekend moet de weg daarbij voldoen aan de eisen voor een hoofdfietsroute. Bijvoorbeeld door hem in te richten als fietsstraat (zie bijlage). Voor voetgangers is een eigen ruimte (loopstrook) nodig (zie foto 2).

- Paragraaf 2.4.2:
  "In de visie Merwedekanaalzone is opgenomen dat er aan de landzijde een wetering komt." Dat vermindert de sociale veiligheid op de Kanaalweg, omdat bewoners niet direct vanuit hun woning/tuin naar de Kanaalweg kunnen als er problemen op de weg zijn. De Kanaalweg is nu 's nachts desolaat en blijft dat als de wetering er komt. Op plaatsen waar de wetering al wel ligt, bijvoorbeeld langs het parkeergebouw van de Jaarbeurs, is het een diepliggend stinkslootje dat 's zomers wordt verstikt in hoog opgroeiende grove grassen en 's winters vol zit met ingewaaid vuil (zie foto 1). Het groen langs de route moet de sociale veiligheid ten goede komen: Het moet mogelijk zijn naar de woningen te lopen, het groen mag geen verstopplekken bieden aan enge mannen en het groen moet er aantrekkelijk en verzorgd uitzien. De wetering past daar niet bij.

- Paragraaf 4.2.2:
  De huidige bomen vormen een waardevolle kwaliteit van de fietsroute. Ze zorgen voor verkoeling op hete dagen en vangen veel fijnstof uit de lucht. De gezonde bomen kappen om een wetering te graven vinden wij strijdig met het bomenbeleid. Het is niet goed voor de aantrekkelijkheid van de fietsroute. De bomen moeten blijven staan.

Wij vertrouwen erop dat onze opmerkingen aanleiding zijn het plan aan te passen.

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond afdeling Utrecht
Theo Lieverse (secretaris a.i.)

Foto 1: de "wetering" bij de parkeergarage van de Jaarbeurs



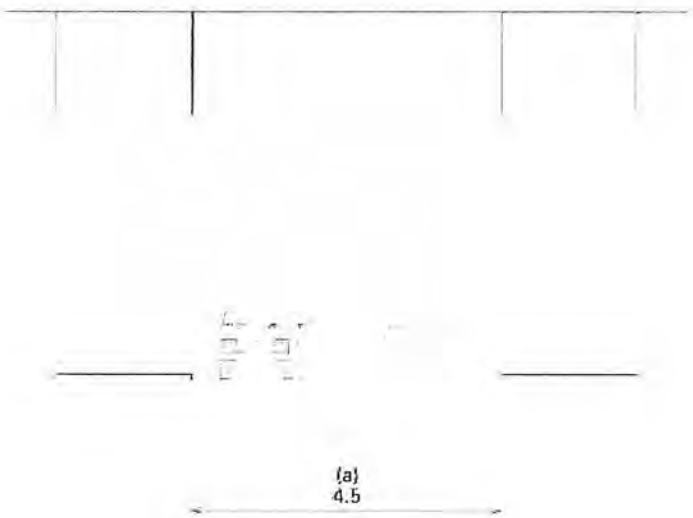
Foto 2: fietsroute en loopstrook ter hoogte van de Jaarbeurs. Totale breedte 5 meter.



Bijlage: voorbeeld wegindeling: fietsstraat met gemengd profiel

Omschrijving	Fietsstraat met gemengd profiel
Functie	hoogwaardige fietsverbinding, met medegebruik door gemotoriseerd verkeer
Toepassing	• erftoegangsweg binnen en buiten de bebouwde kom • (hoofd)fietsroute • $I_{fiets} > 2 \times I_{auto}$ • $I_{auto} < 500$ mvt/etm • $V_{max} = 30$ km/h (binnen én buiten de bebouwde kom)
Uitvoering	• bij voorkeur gesloten verharding • kleur verharding bij voorkeur rood (ten behoeve van herkenbaarheid (hoofd)fietsroute) • voorrangsregeling op kruispunten (fietsstraat in de voorrang), eventueel met snelheidremmer • routegeleiding op keuzepunten (waar nodig) • geen parkeren op de rijbaan
Maatvoering	• breedte rijloper (a) 4,50 m (ruim passend voor 2 x 2 elkaar tegemoetkomende fietsers)
Overwegingen	• veilig voor fietsers • comfortabel voor fietsers • duidelijk voor automobilisten dat er sprake is van een (hoofd)fietsroute • zonder aanvullende maatregelen ook aantrekkelijk voor autoverkeer
Combinatiemogelijkheden	• parkeerhaven met schrikstrook • snelheidremmers • alternerend eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen
Alternatieven	• fietsstraat met fietsers meer middenop • fietsstraat met fietsers aan de zijkant

Profiel 4
Fietsstraat met gemengd profiel
(Ook geschikt als parallelweg)



Fietsersbond



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
30 JUL. 2015

NOBUN 3500CB2D

3511 X N 3

Zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan

Gemeente Utrecht
Binnengekomen d.d.
31 JUL 2015
15.009012

226

Aan de gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500CE Utrecht

Utrecht, 30 juli 2015

Onderwerp: zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Geachte raad,

Op de website van de gemeente Utrecht is op 19 juni 2015 het ontwerp-bestemmingsplan "Kanaalweg 59" bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-bestemmingsplan.
Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag.

Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

1. Inbreuk op de wet privacy vanwege inkijk vanuit de appartementen in mijn woonboot.
2. Geluidsoverlast van horecabestemming aan de haven en uitritparkeergarage.
3. Door bovenstaande argumenten mogelijke waardevermindering van mijn woonboot.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u dat met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp-bestemmingsplan wordt aanpast of anderzijds schadeloos stelt.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend

Gemeenteraad gemeente Utrecht

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht

Ontvangstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor	
Korte beschrijving van het document: nieuwbouw over zijden	
Datum van inleveren (stempel)	31-07-2015
Naam afdeling voor adressering	gemeenteraad.
Naam receptiemedewerker	
Handtekening medewerker voor ontvangst	Handtekening persoon voor ... (actueel)

227

Zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan



Aan de gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500CE Utrecht

Utrecht, 30 juli 2015

Onderwerp: zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Geachte raad,

Op de website van de gemeente Utrecht is op 19 juni 2015 het ontwerp-bestemmingsplan "Kanaalweg 59" bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-bestemmingsplan.
Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag.

Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

1. Inbreuk op de wet privacy vanwege inkijk vanuit de appartementen in mijn woonboot.
2. Geluidsoverlast van horecabestemming aan de haven en uitritparkeergarage.
3. Door bovenstaande argumenten mogelijke waardevermindering van mijn woonboot.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u dat met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp-bestemmingsplan wordt aanpast of anderzijds schadeloos stelt.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend

Gemeenteraad gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht

Ontvangstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor	
Korte beschrijving van het document: Nieuwbouw overzijde	
Datum van inleveren (stempel)	31-07-2015.
Naam afdeling voor adressering	gemeente raad.
Naam receptiemedewerker	JI
Handtekening medewerker voor ontvangst	Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ontvangen
24 JUL 2015
Registratienummer
15.008334

Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Utrecht, 22 juli 2015

Geachte gemeenteraad,

Namens de georganiseerde Utrechtse sportwereld en de roeiverenigingen A.U.S.R. Orca, USR Triton en URV Viking in het bijzonder, wil de VSU via deze brief aangeven geen voorstander te zijn van zowel het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk als de bijbehorende concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A.

Onderdeel van het onderliggende plan is de aanleg van een recreatiehaven op circa 150 meter ten noorden van de Balijebrug. Deze haven druist rechtstreeks in tegen het Utrechtse (kern)sportbeleid en is een directe bedreiging voor de ontwikkeling van de Utrechtse roeisport. Bovendien zijn de onderliggende afwegingen onvoldoende en onzorgvuldig, wat ernstige gevolgen kan hebben voor de veiligheid van de sporters en andere gebruikers.

Is het (kern)sportbeleid wel wat waard?
Vanaf 2006 wordt in Utrecht gewerkt op basis van kernsportbeleid. Dat betekent dat er prioriteiten worden gesteld in de besteding van topsportbudgetten: de sporten met het meeste perspectief op prestaties worden financieel ondersteund. Roeien neemt hier van begin af aan een voorname positie in. De prestaties van de verenigingen geven daar ook volop aanleiding toe: tal van medailles op (inter)nationale topevenementen en bijna jaarlijks in de prijzen bij de Utrechtse Sportprijzen. Kortom, roeien is één van de uithangborden van de Utrechtse sport.

Dit vertaalt zich ook in beleid: hoewel het aantal kernsporten sinds 2006 is gedaald van 10 naar 5, is roeien hier altijd een belangrijk onderdeel in gebleven. Dat kon ook bijna niet anders, met de Sportnota 2011-2016 in het achterhoofd: 'In Utrecht staat jouw talent centraal'. Eén van de ambities hieruit is het creëren van een optimaal klimaat voor talenten en topsporters.
Ook in de recente nota 'Utrecht Sport, de Utrechtse sportvisie op weg naar 2020' komt roeien expliciet aan bod: "De gemeente onderzoekt in samenwerking met de studentenroeiverenigingen Orca en Triton (en burgervereniging Viking) de mogelijkheden van een topsportroeibaan in Utrecht en de maatregelen die nodig zijn om het Merwedekanaal als roeibaan te behouden."
Uit de reactie van het College van B&W blijkt echter dat de genoemde topsportroeibaan voorlopig niet komt: "Het op korte termijn realiseren van een (topsport)roeibaan achten wij niet realistisch." Dat betekent dus dat de roeiverenigingen voorlopig volledig afhankelijk blijven van het Merwedekanaal. En juist over dat Merwedekanaal is al in 2005 een Visie Merwedekanaalzone verschenen, waarin de volgende ambitie is opgenomen: "Optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie".

In onze ogen is dit beleid er niet voor niets. Bovendien vrezen wij ook de gevolgen voor de veiligheid van zowel roeiers als andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Onvoldoende en onzorgvuldige afwegingen leiden tot onveiligheid
De combinatie tussen trainende roeiers en recreatieve gebruikers (zwemmers, zeilers, sloepen, etc.) is op dit moment een wankel evenwicht. De roeiverenigingen hebben onderling afspraken gemaakt over de vaarregels op het Merwedekanaal, waarbij de regels uit het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) de basis vormen. Veel recreatieve gebruikers zijn echter niet bekend met het BPR en er vindt geen handhaving plaats. Met ook nog een horecavoorziening bij de nieuwe haven, is dit vragen om problemen.
Te meer omdat roeiboten gebouwd zijn om een zo hoog mogelijke snelheid te bereiken, waardoor sprake is van een remweg die zich moeizaam laat combineren met slingerende sloepen of peddelende pleziervaart. Daarnaast is ook het zicht van roeiers beperkt: alleen de stuurman kijkt vooruit, maar niet elke boot heeft een stuurman. Regelmatig omkijken is dus essentieel, maar het is onmogelijk om alles te zien. Met 120 ploegen per dag, een snelheid tussen de 10 en 20 kilometer per uur, een boot van circa 7 meter breed (incl. spanen) en 6 tot 20 meter lang, een kanaal van maximaal 22 meter breed en een aantal smalle doorgangen onder bruggen (waar passeren niet mogelijk is) kunt u zich voorstellen dat het Merwedekanaal nu al druk bezet is. En dat zelfs het hele jaar door.
Met deze afwegingen lijkt echter geen rekening gehouden te zijn. Een verdere intensivering van het recreatieve gebruik – wat met de nieuwe haven wordt gestimuleerd – verstoort het wankele evenwicht tussen roeien en recreatie en zorgt absoluut voor onveiligheid. Bovendien ontbreekt een degelijke onderbouwing van nut en noodzaak van deze haven. Natuurlijk is het water niet van de Utrechtse roeiverenigingen, maar met de huidige plannen worden zij in het hart geraakt.

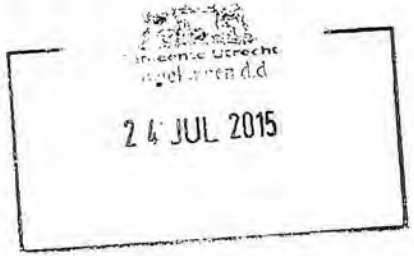
Wij roepen u daarom op het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk en de bijbehorende omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A in haar huidige vorm niet goed te keuren en scharen ons volledig achter de bezwaren vanuit de roeiverenigingen.

Wij wensen u veel wijsheid in de besluitvorming en zijn voor een nadere toelichting bereikbaar via onderstaande contactgegevens.

Met vriendelijke groeten,

Over de VSU
De Vereniging Sport Utrecht (VSU) is binnen de gemeente Utrecht actief op het gebied van belangenbehartiging voor- en ondersteuning van sportverenigingen. Van de 320 Utrechtse sportverenigingen zijn er 257 aangesloten bij de VSU, hetgeen de VSU tot de belangrijkste gesprekspartner van de gemeente maakt als het gaat om het sportbeleid in de stad. Daarnaast biedt VSU Topsport individuele begeleiding aan zo'n 500 topsporters en talenten uit de provincie Utrecht.

Grebbeberglaan 5
3527 VX Utrecht



Gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische ontwikkeling,
afdeling Gebiedsontwikkeling
t.a.v. Heer P.H Meijer
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

11d

15.008455

U.S.R. TRITON

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 9 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

De zienswijze van de Utrechtse Studenenten roeivereeniging "Triton" is als volgt: wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

Wij lichten dat hieronder nader toe. Eerst geven wij onze zienswijze op het plan Wilhelminawerf, daarna geven wij nog een toelichting op het roeien in Utrecht zodat onze argumenten ook voor niet-roeiers te begrijpen zijn.

Plan Wilhelminawerf

Wij hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. De bouw van woningen op die locatie juichen wij toe: het maakt de kanaalzone veiliger uit sociaal oogpunt. Echter, wij hebben bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren hebben wij al een aantal keer op tafel gelegd en betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

We lichten deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>

Zoals hierna wordt toegelicht hebben roeiers een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Wij hebben een aantal malen overleg gevoerd met vertegenwoordigers van KondorWessels Projecten over deze aansluiting. Wij hebben daarbij altijd aangegeven dat een recreatiehaven aan het Merwedekanaal in elke vorm het roeien op het Merwedekanaal onveilig maakt. Wij waarderen de inspanningen die KondorWessels gedaan heeft om te komen tot een veilige aansluiting. Veiligheid valt of staat echter (ook) met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzien wij een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. Onze roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Wij

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

voorzien dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en maken daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

Op zich hebben wij geen problemen met een horecavoorziening in het plan. We gaan er daarbij vanuit dat ook in de toekomst de horeca zich niet zal mogen uitbreiden naar het kanaal zelf, in de vorm van een steiger in het water of andere obstakels.

In het verlengde van bovenstaande maken wij ons echter wel zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd,

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Roeien in Utrecht

In Utrecht zijn al meer dan een eeuw roeiverenigingen actief: de studentenroeiverenigingen Orca en Triton en de algemene roeivereniging Viking. Samen hebben de roeiverenigingen ruim 2.100 leden, die zeer actief zijn op en rond het water. Dit gebeurt op recreatief niveau, wedstrijdniveau en ook op internationaal (olympisch) topniveau. De waardering hiervoor door de gemeente Utrecht blijkt onder andere uit het aanwijzen van roeien als kernsport. Terecht, want roeien is een sport die beoefend wordt 'van 11 tot 88 jaar'.

Iedere dag gaan er zo'n 120 ploegen het water op. De boten zijn, inclusief riemen, zo'n 7 meter breed en in lengte variëren ze van 6 tot zelfs 19 meter. Dat betekent dat het nu al druk is op het water. Zeker in combinatie met de snelheid: de boten varen tussen de 10 en 20 kilometer per uur, als ze aan het trainen zijn voor wedstrijden soms nog wel sneller. Met dergelijke snelheden kan een roeiboot niet snel stil liggen. Zelfs als de stuur en de roeiers meteen reageren en vol "remmen" is de remweg al snel tientallen meters.

De boten variëren van eenpersoons-skiffs via 4-en tot de 8. Alle roeiers zitten met hun rug naar de vaarrichting. Een deel van de boten, zoals de 8, heeft een stuurman (of stuurvrouw) die met het gezicht in de vaarrichting zit en ziet wat er vóór de boot gebeurt. Maar een groot aantal boten heeft geen stuur. De roeier kijkt in zo'n boot zelf regelmatig om om te zien of er boten of andere obstakels in de weg liggen.

Het Merwedekanaal is al meer dan 100 jaar ons belangrijkste roeiwater. Alle wedstrijdploegen trainen uitsluitend op het Merwedekanaal. Alternatieven hebben we niet: het Merwedekanaal is het enige water dat over een lengte van enkele kilometers geschikt is om te trainen. Ideaal is het niet: op veel plaatsen is het kanaal al gevaarlijk smal, er zijn weinig lange rechte stukken en bruggen als de Balijebrug en de Sowetobrug (beiden met slechts één doorgang) geven oponthoud omdat op tegenliggers gewacht moet worden. Ook onze recreatieve roeiers maken intensief gebruik van het kanaal.
Andere waterwegen in en rond Utrecht (de singels, Kromme Rijn) worden af en toe door recreatieve roeiers in de zomer gebruikt, maar zijn niet geschikt voor (wedstrijd)trainingen.

Roeiers roeien het hele jaar door! Alleen als er ijs ligt of als het vriest wordt er niet geroeid. Periodiek vindt de instroom van nieuwe, onervaren leden plaatsvindt. Dat betekent dat onervaren roeiers leren roeien en sturen. Zij zijn nog niet altijd al in staat om snel en adequaat te reageren op onverwachte gebeurtenissen.

De drie verenigingen hebben samen afspraken gemaakt over de vaarregels op het kanaal. De belangrijkste regels zijn uiteraard de regels uit het BPR (Binnenvaartpolitiereglement).

Bij elke vereniging zijn er roeiers die meedoen aan het NK en trainen roeiers voor (selectie voor) EK, WK en Olympische Spelen. Sinds 2000 zijn er veel prijzen behaald

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

door Utrechtse roeiers, waaronder vier keer Olympisch zilver, drie keer Olympisch brons en drie keer WK goud.
Zonder goede trainingen geen goede wedstrijdploegen; zonder goede wedstrijdploegen geen 'blikken' (medailles), laat staan Olympische roeiers. Zonder veilige roeiomstandigheden wordt roeien voor iedereen, te beginnen met de jongste en oudste roeiers, onmogelijk. Daarom hebben de drie roeiverenigingen al jaren geleden het "programma van eisen en wensen" voor het Merwedekanaal aan de gemeente gepresenteerd en toegelicht. Zodat er in de planvorming rekening gehouden wordt met onze belangen als belangrijke gebruiker van het Merwedekanaal. Helaas moeten wij constateren dat de gemeente met het plan Wilhelminawerf geen rekening heeft gehouden met onze veiligheid en daarmee de toekomst van het roeien in Utrecht.

Ervaringen met andere watergebruikers
Ook nu al delen wij het Merwedekanaal met andere gebruikers: de zeeverkenners, zwemmers met hun zeilboten, sloepjes en andere motorboten en af en toe een kano.

Meestal gaat dat -gelukkig- goed, maar regelmatig moeten roeiers een noodstop maken omdat andere boten onvoorspelbaar zijn (opeens gaan stilliggen of oversteken) of zich niet aan de vaarregels houden. Het gaat daarbij niet om onze eigen vaarregels, maar om de regels uit het BPR. Helaas kennen veel watergebruikers deze regels niet (of houden zich er niet aan). Ook onvoorspelbaar gedrag is voor roeiers, met de lange remweg die boten nu eenmaal hebben, lastig.

Het gebruik van het Merwedekanaal door anderen concentreert zich, net als bij de roeiers, op de avonden en de weekenden. We zitten dus regelmatig "in elkaars vaarwater". Waar wij in de wintermaanden maar beperkt mede-gebruikers ontmoeten, gebeurt dat van april tot oktober veelvuldig. Net de maanden dat de roeiers hetzij intensief trainen voor wedstrijden (noodzakelijk om op nationaal en internationaal niveau aan de top mee te kunnen blijven draaien), hetzij leren roeien en sturen.

Wij realiseren ons dat het Merwedekanaal niet "van ons" is en vragen dus ook niet om het verbieden van ander watergebruik op het Merwedekanaal. We vragen echter wel nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid van de roeiers, die geen alternatief trainingswater hebben en dus aangewezen zijn op het Merwedekanaal.

Aanvullend aandachtspunt
In het plan Wilhelminawerf is een nieuwe brug getekend over het Merwedekanaal, maar die brug maakt geen onderdeel uit van het plan.
Er wordt in verschillende andere studies gesproken over nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, naast de genoemde brug onder andere ook bij de Jaarbeurs. Wij wijzen erop dat iedere nieuwe brug, zeker als deze dicht bij een andere brug ligt, gevolgen heeft voor het roeien in Utrecht. Niet alleen zijn bruggen voor ons onveilige punten, bruggen belemmeren ook de training over langere afstanden. Wij gaan er vanuit dat de gemeente, daar waar sprake zou kunnen zijn van nieuwe bruggen, tijdig zelf het initiatief te nemen om met ons van gedachten te wisselen over de vormgeving van de brug. Uitgangspunten daarbij zijn voor ons te allen tijde dat de brug hoog genoeg moet liggen om ongehinderd onderdoor te kunnen roeier, en dat de brug geen pijlers in het water heeft.

U.S.R. TRITON

U.S.R. Triton
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588
bestuur@usrtriton.nl
www.usrtriton.nl

ABN AMRO
Rekeningnummer: 55.25.83.316
IBAN: NL03ABNA0552583316
BIC: ABNANL2A

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Wij wijzen u erop dat wij de gemeente aansprakelijk zullen stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel van Triton. Triton stelt uw gemeente op voorhand aansprakelijk voor alle door geleden en te lijden (plan)schade en kosten in relatie tot de besluitvorming en uitvoering van de voorliggende bestreden besluiten.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten. Mocht u ons telefonisch willen bereiken, dan kunt u dat doen op telefoonnummer 06 184 248 72.

Met vriendelijke groet,

F.S. (Frits) Thijs
Praeses U.S.R. "Triton"
praeses@usrtriton.nl



t.a.v. P.H. Meijer

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling

Postbus 1620
3500 CE Utrecht

24 JUL 2015

119

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

15.008456

Utrecht 24 juli 2015

Betreft: Ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Utrecht

Geachte leden van de raad,

Hierbij doet de Utrechtse Studenten Roeivereeniging Triton u de aanvullende zienswijze toekomen met betrekking tot bovengenoemd bestemmingsplan. Wij hebben al eerder onze zienswijze kenbaar gemaakt. Het onderstaande completeert onze zienswijze.

Bestemming "Gemengd" – Maximaal aantal toegestane woningen
In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De hele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

Bestemmingen "Water", "Woongebied" en "Gemengd" – strijd met Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013
Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan *voor de diverse modaliteiten* ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien.
Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven

kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht. (noot hierbij: er is een zogenoemde 'watertoets' verricht. Rijkswaterstaat is geraadpleegd en heeft vanuit nautisch oogpunt geen bezwaar. Vraag is of vaarsverkeersveiligheid ook is getoetst)

Ontwerp-omgevingsvergunning Bouwblok A
In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m^3 af te voeren grond.
Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):
- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.

Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het college van gedeputeerde staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeivereniging(en) geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

Voorwaardelijke verplichting
Omdat een aanlegvergunningstelsel in de regels ontbreekt, ligt het op de weg van de raad om een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen ten aanzien van de aanleg van de haven. Zoals uit de toelichting ook volgt is ten aanzien van de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal een 'oplossing' opgenomen voor het geleiden van bootjes het kanaal op om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.
Daargelaten de omstandigheid dat de verenigingen deze oplossing niet afdoende achten (verwezen zij naar de eerder ingediende zienswijze), is deze niet in de regels van het plan geborgd. Er had derhalve aan de aanleg van de haven een koppeling moeten worden gelegd met het realiseren van voorzieningen om aanvaringen te voorkomen.

Behoefte aan de haven
In aanvulling op de eerder ingediende zienswijze, wordt nog vermeld dat niet is gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

Geen overeenstemming
In de aanvraag van Kondor Wessels voor de vergunning wordt gemeld dat er overeenstemming zou zijn over de uitgangspunten met betrekking tot haven/kanaal met de drie roeiverenigingen. Over uitgangspunten is gesproken in een overleg met Kondor Wessels, de gemeente en Rijkswaterstaat. Daarbij zijn andere maatstaven besproken dan in de aanvraag worden aangehaald. Om duidelijk te zijn: er is geen overeenstemming.

Namens het bestuur van de U.S.R. "Triton",

U.S.R. "Triton"
Verlengde Hoogravenseweg 13
3525 BB Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

24 JUL 2015

224

30 JUL 2015

Registratienummer

geadresseerde | De Gemeenteraad van Utrecht Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling gebiedsontwikkeling
t.a.v. | P.H. Meijer
adres | Postbus 16200
woonplaats | 3500 CE Utrecht
|
datum | 27 juli 2015
|
onderwerp | Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerpomgevingsvergunning bouwblok A c.a. , Kanaalweg 59, Transwijk te Utrecht

15.008910

bijlagen Geen

Geachte Gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59, Transwijk en de concept omgevingsvergunning voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven en de concept omgevingsvergunning voor het bouwen van 54 appartementen, Kanaalweg 59, Transwijk, gepubliceerd.

Als lid van de URV Viking te Utrecht, waarvan ik al in 1962 lid werd, voel ik mij in mijn belangen geschaad bij realisering van het bouwplan "Wilhelminawerf". Verder ben ik in diverse functies al bijna 25 jaar betrokken bij het zoeken naar oplossingen voor de problematiek van het roeiwater van de 3 Utrechtse roeiverenigingen en dus op de hoogte van de ontwikkelingen gedurende die tijd, die de roeisport bedreigen. Sinds 2011 ben ik als voorzitter van de Werkgroep Merwedekanaal inhoudelijk betrokken geweest bij contacten met de ontwikkelaar van het voorliggende bouwplan. Om die reden dien ik onderstaande zienswijze in.

Algemeen

De publicatie van de tervisielegging komt ca. 18 maanden, nadat deze was aangekondigd in nov. 20013 en dan juist aan het begin van de zomervakantieperiode op 19 juni tot eind juli 2015. Het was daardoor lastig om een zienswijze op te stellen over een voor mij zo belangrijk onderwerp. Vanwege een al lang geleden geplande vakantie was ik een groot deel van deze periode afwezig en bij 2 bezoeken aan het stadskantoor bleken ook ambtenaren, die nog toelichting hadden kunnen geven op het ingewikkelde proces van de Coordinatieverordening, niet of moeilijk bereikbaar te zijn. Het kiezen van deze termijn doet afbreuk aan de rechten van de belanghebbende burger.
Verder bleek bij een tweetal bezoeken aan het stadskantoor de stukken niet geordend beschikbaar te zijn en kon ook niet worden geconstateerd of de stukken compleet waren: een overzicht van de ter visie gelegde stukken ontbrak. Daarmee kan het niet worden aangemerkt als een klantvriendelijke procedure.

Ontwerp bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk , Utrecht

<u>Passend binnen bestaand beleid en toekomstig beleid</u>
Het ontwerpbestemmingsplan is o.a. getoetst aan de vastgestelde Visie Merwedekanaalzone d.d. augustus 2005, waarbij in het ontwerp bestemmingsplan wordt geconstateerd, dat het daaraan voldoet. Dit is echter ten dele waar. Er is zeer selectief omgegaan met de vele uitgangspunten, die genoemd worden in de Visie Merwedekanaalzone en wel alleen die, welke gunstig uitpakken voor de planbeoordeling. De overige uitgangspunten, die op gespannen voet staan of zelfs strijdig zijn met het voorgestelde ontwerp, worden niet genoemd of zijn gemakshalve "vergeten". Ook ontbreekt hier de afweging van belangen, die de verschillende uitgangspunten in de Visie Merwedekanaalzone vertegenwoordigen. Daar is reeds in 2003 in de procedure voor

de vaststelling van de Visie Merwedekanaalzone in 2005 op gewezen. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan, blijkt onder andere uit het feit, dat in die Visie is opgenomen: "het optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie".

Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid, waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is in Utrecht aangewezen als kernsport, waarin extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.
Om die reden stel ik, dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen

<u>Onveiligheid voorgestelde functies</u>
Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven en een horecavoorziening is de algehele waterveiligheid in het geding en het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zijn mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties niet mogelijk.

Verdere bezwaren tegen de recreatiehaven met horecavoorziening in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan zijn:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in hun onderlinge samenhang.

Ik licht dat hieronder nader toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op Merwedekanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. En dat met ca. 100.000 passeerbewegingen per jaar met samenvallende piektijden voor roeien en horeca.
Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers e.d. . Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade en/of persoonlijk letsel oplopen.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met een aansluiting op het Merwedekanaal. De roeisport in Utrecht is niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is niet tot onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;

- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.
- de bestemming van de aansluitplek van de haven

Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Bij gebrek aan deze onderbouwing kan ik niet anders dan constateren dat er met het voorgenomen plan geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).
Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).
Deze beschrijving van de vaarroute geldt echter niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen, die de haven in willen varen, juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit, dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
Bij de ter visie liggende stukken zijn geen onderzoeken aangetroffen, die aantonen, dat het voorstel voldoende veilig is voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Behoefte aan de haven
Er wordt niet gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

Horecavoorziening en toename recreatievaart
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.
Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door schippers, die een slokje te veel op hebben of zich niet aan de normale vaarregels houden.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de roeisport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen, die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de voorliggende besluiten een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maken dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Bestemming "Gemengd" – Maximaal aantal toegestane woningen

In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De gehele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het, dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

Bestemmingen "Water", "Woongebied" en "Gemengd" – strijdig met Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013

Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan voor de diverse modaliteiten ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien.
Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht. Er is een zogenoemde 'watertoets' verricht. Hieruit leid ik af dat RWS (in ieder geval) beheerder is en zorg draagt voor het onderhoud. RWS is geraadpleegd en heeft vanuit nautisch oogpunt geen bezwaren tegen de aanleg van het haventje met recreatiefunctie. Of hierbij ook vaarverkeersveiligheid is getoetst is niet aangegeven.

Bestemming "Water"

De aansluitplek van de recreatiehaven op het Merwedekanaal heeft de bestemming "Water" , waarbinnen (zoals nu in het concept bestemmingsplan als gedefinitie is opgenomen) de ongelimiteerde mogelijkheid bestaat dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de

watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal. Daarbij moet bedacht worden, dat de horecavoorziening (zowel bij succes als bij het achterblijven van succes) zal vragen om een aanlegsteiger in het kanaal, waar dit bestemmingsplan de ruimte al voor biedt. Ik ben van mening, dat deze mogelijkheid de onveiligheid op het kanaal verder bevordert en ook het gebruik van het kanaal voor de roeisport verder ondergraaft. De voorgestelde bestemming dient te worden gewijzigd.

Overleg met roeiverenigingen (genoemd onder punt 6.2.3 Inspraakresultaten van de toelichting)
Ed te weten, dat de roeiverenigingen reeds in een vroeg stadium gewezen hebben op de onaanvaardbare gevolgen van het plan voor de roeisport in Utrecht. Zowel bij de gemeente als bij de ontwikkelaar in 2003 resp. 2007. Daarna werd het stil en zochten de roeiverenigingen weer contact met de ontwikkelaar in 2011, maar vonden geen gehoor voor de gesignaleerde bezwaren. Pas na de eerste informatieavond in sept. 2013 werden de roeiverenigingen benaderd. Daarbij werd alleen gesproken over de constructie van de monding van de haven. Het overleg werd afgerond eind januatri 2015. De andere genoemde bezwaren tegen het bouwplan mochten niet aan de orde komen. De mogelijk gewekte suggestie, dat er met de roeiverenigingen overeenstemming is over de constructie van de aansluiting op het Mewedekanaal, is onterecht. Gesproken werd toen over een doorvaarthoogte van 1,50 m. en een doorvaartbreedte van 3.00 m. Dat is echter niet het geval, nu er in het bestemmingsplan andere gegevens zijn vermeld over de afmetingen van de aansluiting: een doorvaarthoogte onder de brug van minimaal 1,50 m. en een doorvaartbreedte van 5,00 m. . Derhalve ontbreekt de basis voor overeenstemming en is die er niet.
Wellicht ten overvloede zijn toen ook de overige in deze zienswijze vermelde bezwaren genoemd. Daarvoor werd door de ontwikkelaar, in aanwezigheid van de gemeentelijk vertegenwoordiger en vertgenwoordigers van RWS, verwezen naar de gemeente. Dat doe ik bij deze.
De term dat de ligplaatsen in het haventje primair voor de bewoners zijn (cf. de promotie van het bouwplan), sluit niet uit, dat er verhuur van bootjes voor de ligplaatsen gerealiseerd wordt. Dat doet afbreuk aan de doelstelling van het bouwplan (wonen met je eigen boot voor je woning).
Het heeft er alle schijn van, dat de overleggen met de roeiverenigingen een rituele dans betroffen, waarnaar verwezen zou kunnen worden om de gewenste vergunning te verkrijgen. Vervolgens zou dan op basis van het vastgestelde bestemmingsplan alles gerealiseerd kunnen worden naar de wensen van de ontwikkelaar met voorbij gaan aan de belangen van de roeisport in Utrecht. N.B. De mogelijkheid van aanleg van een steiger (op basis van de bestemming "water") t.b.v. de horecavoorziening, wat nu nog niet mogelijk is vanwege de scheepvaartbelangen op het kanaal, waar RWS over waakt.

De concept omgevingsvergunning voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven en voor het bouwen van 54 appartementen, Kanaalweg 59, Transwijk.

Allereerst wijs ik er op, dat de omschrijving van het onderwerp van de aanvraag (bouwblok A zonder de term recreatiehaven) verschilt van de omschrijving van de ontwerpvergunning (bouwblok A met de term recreatiehaven), wat vreemd is en verwarrend werkt.
Verder wordt bij de aanvraag voor 54 apartementen (bouwblok B) gesteld, dat voor beide bouwblokken geldt, dat wel de recreatiehaven (behorend bij de aanvraag voor bouwblok A) wordt aangevraagd, maar niet de aansluiting op het Merwedekanaal. Dat is voor mij een verdachte constructie: een haven die niet wordt aangevraagd, maar wel vergund en blijkbaar geen uitgang behoeft. Dat is geen haven, maar een plas/ poel. Met het vergunnen van de haven wordt impliciet kenbaar gemaakt, dat de uitgang er ook wel zal komen / althans moeilijker tegen gegaan kan worden. En daar liggen o.a. mijn bezwaren tegen het voorliggende bouwplan met haven. Zie ook het gestelde onder "Ontwerp bestemmingsplan Kanaalweg 59, Utrecht".

In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m³ af te voeren grond.
Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):
- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op, dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.
Verder wordt er in de concept vergunning gesproken over het vergunnen van de aanleg van een haven, maar ontbreken alle gegevens over de aansluiting op het Merwedekanaal, Het verstrekken van een vergunning voor de aanleg hiervan is daarmee strijdig met algemene regels voor behoorlijk bestuur.
Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het College van Gedeputeerde Staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeiverenigingen geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

Ik teken bezwaar aan tegen het onderdeel recreatiehaven als onderdeel van de openbare ruimte genoemd in de ontwerp omgevingsvergunning voor bouwblok A.

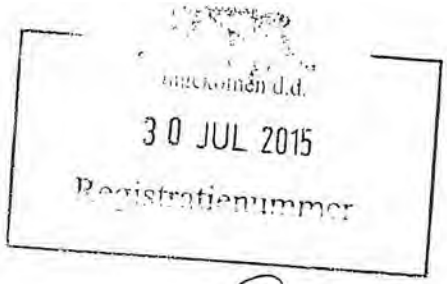
Tot slot

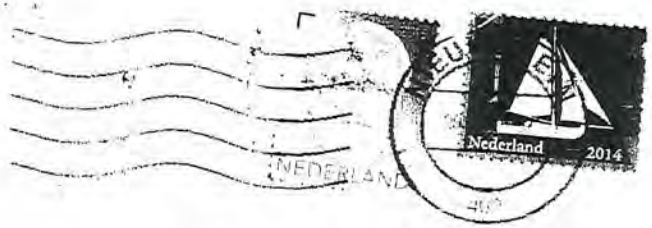
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk en de concept omgevingsvergunningen voor de bouwblokken A en B in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een minimale ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ook de inhoud van de overleggen ingevolge de inspraak zijn niet correct mee genomen en afwijkend opgenomen in het bestemmingsplan. Ik wijs u erop dat ik de gemeente Utrecht aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Hoogachtend,

Viking





Gemeenteraad van Utrecht
t.a.v. dhr. P.H. Meijer.
Postbus 16200

Bezwaarschrift

3500 CE Utrecht

33

15.007827

15 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 14 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

De zienswijze van de Algemene Utrechtse Studentenroeivereniging Orca is als volgt: wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Wij lichten dat hieronder nader toe. Eerst geven wij onze zienswijze op het plan Wilhelminawerf, daarna geven wij nog een toelichting op het roeien in Utrecht zodat onze argumenten ook voor niet-roeiers te begrijpen zijn.

Plan Wilhelminawerf

Wij hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Wij hebben bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

We lichten deze punten hieronder kort toe.

<u>Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal</u>
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzien wij een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Wij voorzien dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

<u>Plaats van de aansluiting</u>
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat

roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maken wij ons wel zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd
Wij benadrukken dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Wij merken in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Roeien in Utrecht
In Utrecht zijn al meer dan een eeuw roeiverenigingen actief: de studentenroei-verenigingen Orca en Triton en de algemene roeivereniging Viking. Samen hebben de roeiverenigingen ruim 2.100 leden, die zeer actief zijn op en rond het water. Dit gebeurt op recreatief niveau, wedstrijdniveau en ook op internationaal (olympisch) topniveau. De waardering hiervoor door de gemeente Utrecht blijkt onder andere uit het aanwijzen van roeien als kernsport. Terecht, want roeien is een sport die beoefend wordt 'van 11 tot 88 jaar'.

Iedere dag gaan er zo'n 120 ploegen het water op. De boten zijn, inclusief riemen, zo'n 7 meter breed en in lengte variëren ze van 6 tot zelfs 19 meter. Dat betekent dat het nu al druk is op het water. Zeker in combinatie met de snelheid: de boten varen tussen de 10 en 20 kilometer per uur, als ze aan het trainen zijn voor wedstrijden soms nog wel sneller. Met dergelijke snelheden kan een roeiboot niet snel stil liggen. Zelfs als de stuur en de roeiers meteen reageren en vol "remmen" is de remweg al snel tientallen meters.

De boten variëren van eenpersoons-skiffs via 4-en tot de 8. Alle roeiers zitten met hun rug naar de vaarrichting. Een deel van de boten, zoals de 8, heeft een stuurman (of stuurvrouw) die met het gezicht in de vaarrichting zit en ziet wat er vóór de boot gebeurt. Maar een groot aantal boten heeft geen stuur. De roeier kijkt in zo'n boot zelf regelmatig om om te zien of er boten of andere obstakels in de weg liggen.

Het Merwedekanaal is al meer dan 100 jaar ons belangrijkste roeiwater. Alle wedstrijdploegen trainen uitsluitend op het Merwedekanaal. Alternatieven hebben we niet: het Merwedekanaal is het enige water dat over een lengte van enkele kilometers geschikt is om te trainen. Ideaal is het niet: op veel plaatsen is het kanaal al gevaarlijk smal, er zijn weinig lange rechte stukken en bruggen als de Balijebrug en de Sowetobrug (beiden met slechts één doorgang) geven oponthoud omdat op tegenliggers gewacht moet worden. Ook onze recreatieve roeiers maken intensief gebruik van het kanaal. Andere waterwegen in en rond Utrecht (de singels, Kromme Rijn) worden af en toe door recreatieve roeiers in de zomer gebruikt, maar zijn niet geschikt voor (wedstrijd)trainingen.

Roeiers roeien het hele jaar door! Alleen als er ijs ligt of als het vriest wordt er niet geroeid. Periodiek vindt de instroom van nieuwe, onervaren leden plaatsvindt. Dat betekent dat onervaren roeiers leren roeien en sturen. Zij zijn nog niet altijd al in staat om snel en adequaat te reageren op onverwachte gebeurtenissen.

De drie verenigingen hebben samen afspraken gemaakt over de vaarregels op het kanaal. De belangrijkste regels zijn uiteraard de regels uit het BPR (Binnenvaartpolitiereglement).

Bij elke vereniging zijn er roeiers die meedoen aan het NK en trainen roeiers voor (selectie voor) EK, WK en Olympische Spelen. Sinds 2000 zijn er veel prijzen behaald door Utrechtse roeiers, waaronder vier keer Olympisch zilver, drie keer Olympisch brons en drie keer WK goud.
Zonder goede trainingen geen goede wedstrijdploegen; zonder goede wedstrijdploegen geen 'blikken' (medailles), laat staan Olympische roeiers. Zonder veilige roeiomstandigheden wordt roeien voor iedereen, te beginnen met de jongste en oudste roeiers, onmogelijk. Daarom hebben de drie roeiverenigingen al jaren geleden het "programma van eisen en wensen" voor het Merwedekanaal aan de gemeente gepresenteerd en toegelicht. Zodat er in de planvorming rekening gehouden wordt met onze belangen als belangrijke gebruiker van het Merwedekanaal. Helaas moeten wij constateren dat de gemeente met het plan Wilhelminawerf geen rekening heeft gehouden met onze veiligheid en daarmee de toekomst van het roeien in Utrecht.

Ervaringen met andere watergebruikers
Ook nu al delen wij het Merwedekanaal met andere gebruikers: de zeeverkenners, zwemmers met hun zeilboten, sloepjes en andere motorboten en af en toe een kano.

Meestal gaat dat -gelukkig- goed, maar regelmatig moeten roeiers een noodstop maken omdat andere boten onvoorspelbaar zijn (opeens gaan stilliggen of oversteken) of zich niet aan de vaarregels houden. Het gaat daarbij niet om onze eigen vaarregels, maar om de regels uit het BPR. Helaas kennen veel watergebruikers deze regels niet (of houden zich er niet aan). Ook onvoorspelbaar gedrag is voor roeiers, met de lange remweg die boten nu eenmaal hebben, lastig.

Het gebruik van het Merwedekanaal door anderen concentreert zich, net als bij de roeiers, op de avonden en de weekenden. We zitten dus regelmatig "in elkaars vaarwater". Waar wij in de wintermaanden maar beperkt mede-gebruikers ontmoeten, gebeurt dat van april tot oktober veelvuldig. Net de maanden dat de roeiers hetzij intensief trainen voor wedstrijden (noodzakelijk om op nationaal en internationaal niveau aan de top mee te kunnen blijven draaien), hetzij leren roeien en sturen.

Wij realiseren ons dat het Merwedekanaal niet "van ons" is en vragen dus ook niet om het verbieden van ander watergebruik op het Merwedekanaal. We vragen echter wel nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid van de roeiers, die geen alternatief trainingswater hebben en dus aangewezen zijn op het Merwedekanaal.

Aanvullend aandachtspunt
In het plan Wilhelminawerf is een nieuwe brug getekend over het Merwedekanaal, maar die brug maakt geen onderdeel uit van het plan.
Er wordt in verschillende andere studies gesproken over nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, naast de genoemde brug onder andere ook bij de Jaarbeurs. Wij wijzen erop dat iedere nieuwe brug, zeker als deze dicht bij een andere brug ligt, gevolgen heeft voor het roeien in Utrecht. Niet alleen zijn bruggen voor ons onveilige punten, bruggen belemmeren ook de training over langere afstanden. Wij gaan er vanuit dat de gemeente, daar waar sprake zou kunnen zijn van nieuwe bruggen, tijdig zelf het initiatief te nemen om met ons van gedachten te wisselen over de vormgeving van de brug. Uitgangspunten daarbij zijn voor ons te allen tijde dat de brug hoog genoeg moet liggen om ongehinderd onderdoor te kunnen roeier, en dat de brug geen pijlers in het water heeft.

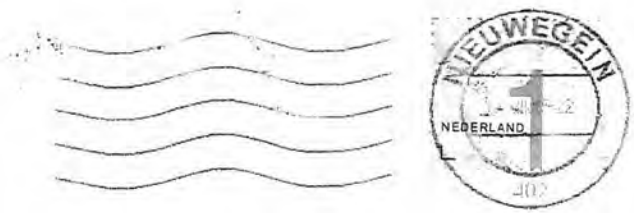
Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Wij wijzen u erop dat de A.U.S.R. Orca de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel. De A.U.S.R. Orca stelt uw gemeente op voorhand aansprakelijk voor alle door geleden en te lijden (plan)schade en kosten in relatie tot de besluitvorming en uitvoering van de voorliggende bestreden besluiten.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
namens de Algemene Utrechtse Studentenroeivereniging,

Voorzitter





T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N12PP 3500CE200

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

12

NIJMEGEN 1622 NEDERLAND L

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Ingekomen
14 JUL. 2015
15.007721

Zienswijze
ORCA (leden)

- 12
- 20
- 27
- 42

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 12 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de reacreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

20

NEDERLAND

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
14 JUL 2015
15.007731

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

MOSPP 3500CE20D

Gemeente Utrecht
ingekomen d.d.
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 12 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

(27)

NIEUWEGEIN
NEDERLAND

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
14 JUL 2015
15.007740

NOSPP 3500CE200

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 12 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

A.U.S.R. Orca
v. Hoogravenseweg 13
3525 BB, Utrecht

T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht





74

14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.
Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.
Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de reacreatievaart op het kanaal door het bouwplan;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal
Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting
De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Tot slot
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet, ,

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Meijer, P.H. (Peter)
Kenmerk	16.505037
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 111

Vaststelling bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk"

besluit

1 de zienswijze van indiener nummer 400 buiten behandeling te laten

2 naar aanleiding van de zienswijze 1 van indiener 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399, zienswijze 219 en zienswijze 1, van indiener 220, in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

3 ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk II van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen;

4 geen exploitatieplan vast te stellen;

5 het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk dat is vastgelegd in het digitale bestand: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59.dgn vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

Ir P.F.C. Jansen
Wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening,
Vastgoed, Dierenwelzijn, Sport, Wijk Zuidwest
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl /twitter @PaulusJansenSP

De Gemeenteraad

Behandeld door	R.J. Hilhorst	**Datum**	7 december 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 64224	**Ons kenmerk**	16.509708
E-mail	r.hilhorst@utrecht.nl	**Onderwerp**	Water en ruimtelijke kwaliteit (bestemmingsplan Kanaalweg 59)
Bijlage(n)			
Uw kenmerk	-	**Verzonden**	
Uw brief van	-	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van de gemeenteraad,

Ter voorbereiding op de raadsbehandeling van het bestemmingsplan Kanaalweg 59 treft u hierbij de beantwoording van onderstaande toezegging aan.

toezegging 16/T1468: Ruimtelijke ordening
De wethouder verstrekt voor de raadsbehandeling informatie over de kwaliteit van water als groenvoorziening.

Bij de behandeling van het bestemmingsplan Wilhelminawerf in de commissie Stad en Ruimte van 17 november 2016 werd het bouwplan door een aantal fracties als onvoldoende groen beoordeeld, ingegeven door de keuze voor een binnenhaven met een industriële uitstraling van de bebouwing en omgeving. Het water van zowel het Merwedekanaal als de binnenhaven kan in dit geval evenwel ook als groene ruimtelijke kwaliteit gezien worden.

Groen en blauw (water) zijn beide ruimtelijke kwaliteiten die bijdragen aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Beide bieden natuur-inclusieve oplossingen voor onze maatschappelijke opgaven die bescherming, beleving en benutting van natuur duurzaam combineren (City Deal 'Waarden van groen en blauw in de stad', 31 mei 2016).
De binnenhaven levert naast landschappelijke en recreatieve waarden een extra ecologische waarde op voor de omgeving. Er is dus meer dan alleen maar het stromende water van het Merwedekanaal. Vooral als paaiplaats voor vissen en rustiger water voor water- en oeverbeplanting speelt dit een rol in het ecosysteem. In die rol is de toevoeging van extra blauw hier een meerwaarde voor het gehele ecosysteem van de stad.

De beoogde binnenhaven van Wilhelminawerf komt op een oud bedrijventerrein. Het toevoegen van blauw en/of groen past in onze ambities voor een gezonde stad. Ook voor klimaatbestendigheid is het blauw van belang voor extra buffering.

In de City Deal 'Waarden van groen en blauw in de stad', die Utrecht samen met andere steden en stakeholders heeft ondertekend, worden de waarden van groen en blauw verder onderzocht op hun onderlinge relatie om de rol van natuurlijk kapitaal in onze plannen te versterken.
http://www.rvo.nl/actueel/nieuws/city-deal-waardeert-groen-en-blauw-de-stad

Ir P.F.C. Jansen
Wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening,
Vastgoed, Dierenwelzijn, Sport, Wijk Zuidwest

Datum **7 december 2016**
Ons kenmerk 1234567890

Ik verwijs graag ook nog naar twee recente rapporten:

- "Designing green and blue infrastructure to support healthy urban living, van januari 2016, waarin wordt beschreven hoe het functioneel gebruik van de stedelijke blauwe en groene infrastructuur (BGI) kan bijdragen aan een leefbare en gezonde stad.
  ftp://ftp.ecn.nl/pub/www/library/report/2016/o16029.pdf

- 'Mapping and Assessment of Ecosystems and their Services, MAES 2016. Dit rapport biedt een leidraad voor het in kaart brengen en beoordelen van stedelijke ecosystemen en is voorzien van een indicator om de waarden van groen en blauw in beeld te brengen op Europees, nationaal en lokaal niveau.
  http://biodiversity.europa.eu/maes

Met vriendelijke groet,

Paulus Jansen

Ir P.F.C. Jansen
Wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening,
Vastgoed, Dierenwelzijn, Sport, Wijk Zuidwest
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl /twitter @PaulusJansenSP

Gemeenteraad Utrecht

Behandeld door	R.J. Hilhorst	**Datum**	16 december 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 64224	**Ons kenmerk**	16.509895
E-mail	r.hilhorst@utrecht.nl	**Onderwerp**	Aanvullende informatie t.b.v. raadsbehandeling bestemmingsplan Kanaalweg 59
Bijlage(n)	Brief van KWP (16 december 2016)		
Uw kenmerk	-	**Verzonden**	
Uw brief van	-	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van de gemeenteraad,

Volgende week donderdag 22 december ligt voor u ter besluitvorming voor het raadsvoorstel ‘Kanaalweg 59, Transwijk’.

Ontwikkelaar KWP van het woningbouwproject Kanaalweg 59 / Wilhelminawerf heeft vandaag (16 december 2016) een brief gestuurd met aanvullende toezeggingen naar aanleiding van de bespreking van het bestemmingsplan in de vergadering van uw commissie Stad en Ruimte op 17 november jl.

Parkeeroplossingen

KWP heeft twee voorstellen aangereikt om aan de wensen van een belangrijk deel van uw raad voor een andere, deels gebouwde parkeeroplossing tegemoet te komen. Daarvoor verwijs ik u naar de bijgevoegde brief van KWP.

De gebouwde parkeervoorziening conform voorstel A van KWP kan binnen het voorliggende bestemmingsplan Kanaalweg 59 worden gerealiseerd. Een dergelijke gebouwde parkeervoorziening is ook ruimtelijk inpasbaar met het oog op een gewijzigde verkaveling en mogelijke stedenbouwkundige opzet van het achterliggende gebied in de nabije toekomst. De gebouwde parkeeroplossing kan gelijktijdig met de bouw van de woningen worden gerealiseerd. Voor de bouw is uiteraard wel een omgevingsvergunning noodzakelijk.

Voorstel B van KWP kent de nodige onzekerheden. Onbekend is welke ruimtelijke mogelijkheden er in de directie omgeving zullen komen om een deel van het parkeren van het bouwplan Kanaalweg 59 gebouwd op te lossen. Hoeveel parkeerplaatsen er voor het toegezegde bedrag gebouwd kunnen worden is afhankelijk van bij voorbeeld een één laag ondergrondse of meerlaags ondergrondse oplossing. Grootste risico is dat de gemeente zo financieel verantwoordelijk wordt om op termijn een aantal parkeerplaatsen te leveren, vergelijkbaar met het aantal dat KWP wil bouwen conform haar voorstel A.

Per saldo adviseer ik de voorkeur te geven aan voorstel A. Overigens is het niet noodzakelijk om deze keuze te maken gekoppeld aan de voorliggende vaststelling van het bestemmingsplan.

Ir P.F.C. Jansen
Wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening,
Vastgoed, Dierenwelzijn, Sport, Wijk Zuidwest

Datum 16 december 2016
Ons kenmerk 1234567890

Toegankelijkheid en handhaving aanleggen in binnenhaven
Een aantal leden van de commissie heeft vragen gesteld over de toegankelijkheid. KWP heeft eerder toegezegd om bij de ingang van de haven een bord te plaatsen waarmee er uitsluitend toegankelijkheid voor aanwonenden is. Via de VvE wordt de handhaving daarvan geregeld.

Onderzocht is of er nog meer zekerheid te verkrijgen is over de handhaving.
De onderzochte mogelijkheden (regelen via de horecavergunning, op basis van gemeente eigendom, via een beheerovereenkomst met Rijkswaterstaat), bieden geen extra zekerheden voor wat betreft de handhaving (op korte termijn) die uitgaan boven hetgeen door KWP is toegezegd.

Met vriendelijke groet,

Paulus Jansen

KondorWessels
PROJECTEN

Gemeente Utrecht
T.a.v. Wethouder Jansen
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

KondorWessels Projecten bv
Vestigingsadres
Straatweg 2a
3604 BB Maarssen
Correspondentieadres
Postbus 1229
3600 BE Maarssen
Telefoon
+31 (0)88 186 1500
Telefax
+31 (0)88 186 1501
E-mail
info@kwp.nl
Internet
www.kwp.nl

Datum: 16 december 2016
Ons kenmerk: RG/161216-KW59

Onderwerp: Gebouwd parkeren Wilhelminawerf, Utrecht.

Geachte heer Jansen,

In vervolg op ons schrijven van 06 december jl. waarin wij u verzochten om de behandeling van het bouwplan in de gemeenteraad van 08 december jl. uit te stellen, ontvangt u hierbij ons schrijven waarin wij een tweetal voorstellen aan u doen toekomen om een substantieel deel van het parkeren (op termijn) gebouwd op te lossen.

Voorstel A
Ons eerste voorstel is de parkeerplaatsen die in het huidige inrichtingsplan aan de achterzijde van het bouwplan zijn gesitueerd, in totaal 118 stuks, in een gebouwde parkeervoorziening te realiseren.

Dit betreft een halfverdiepte parkeergarage aan de achterzijde van bouwblokken B en D/E met een (betonnen) parkeerdek erboven zodat op twee lagen geparkeerd kan worden. Het aantal parkeerplaatsen zal verdeeld worden over de twee lagen. De begane grond van de parkeergarage zal ca. 1,5m onder maaiveld liggen en worden afgewerkt met straatwerk. Het (betonnen) parkeerdek zal ca. 1,5m boven maaiveld liggen. De zijkanten van de parkeergarage zullen open blijven in verband met de ventilatie maar voorzien worden van beplanting.

De bouw van deze gebouwde parkeervoorziening zal in dezelfde bouwstroom mee gaan als de woningen in het bouwplan. Over de exacte locatie is nog geen besluit genomen dit zal nog nader bepaald moeten worden in overleg met de ontwerpers van het huidige plan.

Het 'vrijgekomen' terrein aan de achterzijde van het bouwplan zal groen worden ingericht. Hiervoor zal een aangepast inrichtingsplan voor de buitenruimte opgesteld worden waarin de groene inrichting van het gebied en groene aankleding van de parkeergarage zal worden opgenomen.

FSC
www.fsc.org
MIX
Paper from responsible sources
FSC® C004491

Op alle met ons gesloten overeenkomsten zijn de algemene voorwaarden van VolkerWessels Bouw & Vastgoedontwikkeling bv van toepassing, zoals gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Enschede. Een exemplaar van deze voorwaarden wordt u op aanvraag kosteloos toegezonden.

IBAN
NL33INGB 0652340431
KvK nr.
06061765

Voorstel B
Het tweede voorstel biedt (financiële) ruimte om een gebouwde parkeervoorziening op termijn te realiseren. Wij zijn bereid een bedrag van €600.000,- excl. btw te deponeren op een derdengelden-rekening bij een nader te bepalen notaris. Dit geldbedrag is bestemd voor de gemeente Utrecht om een gebouwde parkeervoorziening te realiseren voor de bewoners van Wilhelminawerf in het omliggende gebied.

Het geldbedrag zal gedurende 10 jaar ter beschikking gesteld worden aan de gemeente Utrecht. Mocht bij het aflopen van deze periode geen aanvang zijn gemaakt met de start van de bouw van de gebouwde parkeervoorziening, vervalt het bedrag terug aan de ontwikkelaar.

In de tussenliggende periode, vanaf oplevering van het bouwplan tot het realiseren van de gebouwde parkeervoorziening, zal het parkeren worden ingericht conform het huidige inrichtingsplan.

Uitgangspunten
Beide voorstellen moeten nog verder worden uitgewerkt, dit zal gebeuren nadat duidelijk is welk voorstel de voorkeur geniet en tevens het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld. Binnen de kaders van onder andere het bestemmingsplan zal het gekozen voorstel worden uitgewerkt.

Met bovenstaande voorstellen zij wij van mening een passende oplossing te hebben geboden om de gemeenteraad te overtuigen het bouwplan Wilhelminawerf te steunen in de gemeenteraad van 22 december a.s.

Met vriendelijke groeten,
KondorWessels Projecten

R.J. Goes 16/12/2016

Ir P.F.C. Jansen
Wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening,
Vastgoed, Dierenwelzijn, Sport, Wijk Zuidwest
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl /twitter @PaulusJansenSP

De Gemeenteraad

Behandeld door	R.J. Hilhorst	**Datum**	7 december 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 64224	**Ons kenmerk**	16.509695
E-mail	r.hilhorst@utrecht.nl	**Onderwerp**	Aanvullende informatie t.b.v. raadsbehandeling bestemmingsplan Kanaalweg 59
Bijlage(n)	Brief van KWP met 3 bijlagen		
Uw kenmerk	-	**Verzonden**	
Uw brief van	-	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte leden van de gemeenteraad,

Ter voorbereiding op de raadsbehandeling van het bestemmingsplan Kanaalweg 59 treft u hierbij diverse stukken aan.

Ontwikkelaar KWP van het woningbouwproject Kanaalweg 59 / Wilhelminawerf heeft een brief gestuurd (6 december 2016) met daarin aanvullende toezeggingen naar aanleiding van de bespreking van het bestemmingsplan in uw vergadering van de commissie Stad en Ruimte van 17 november jl.

In de brief geeft KWP aan welke huurprijzen zullen worden gehanteerd voor de woningen in de bouwblokken A en B en welke index ze zullen hanteren.
Daarnaast is er een voorstel hoe het parkeren groen kan worden opgelost. KWP onderzoekt bovendien de mogelijkheid om alsnog een substantieel deel van het parkeren gebouwd op te lossen, ofwel als alternatief een bedrag vrij te maken waarmee die oplossing in de toekomst mogelijk zal worden gemaakt in het aangrenzende en achterliggende gebied. Deze oplossing vergt nadere uitwerking en kan niet tijdig gepresenteerd worden vóór de nu geplande raadsbehandeling van 8 december 2016. KWP zal een uitgewerkt voorstel aanleveren uiterlijk op vrijdag 16 december 2016. Het uitgewerkte voorstel zou in dat geval bij een behandeling van het bestemmingsplan Kanaalweg 59 op 22 december 2016 wel bij de discussie en stemming kunnen worden betrokken.

toezegging 16/T1469: Ruimtelijke ordening
De wethouder verstrekt voor de raadsbehandeling informatie over de huurprijzen (middensegment), het wettelijk kader en de mogelijke ontwikkeling daarvan.

Verwezen wordt naar het antwoord van KWP in haar brief van 6 december 2016 onder ‘huurprijzen’.

Met vriendelijke groet,

Paulus Jansen

KondorWessels
PROJECTEN

Gemeente Utrecht
T.a.v. Wethouder Jansen
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

KondorWessels Projecten bv
Vestigingsadres
Straatweg 2a
3604 BB Maarssen
Correspondentieadres
Postbus 1229
3600 BE Maarssen
Telefoon
+31 (0)88 186 1500
Telefax
+31 (0)88 186 1501
E-mail
info@kwp.nl
Internet
www.kwp.nl

Datum: 06 december 2016
Ons kenmerk: RG/161206

Onderwerp: Aanvullende afspraken Wilhelminawerf, Utrecht

Geachte heer Jansen,

Op 17 november jl. heeft de commissie Stad en Ruimte voor een tweede maal het bestemmingsplan Kanaalweg 59 te Utrecht besproken. In deze vergadering werd duidelijk dat de gedane toezeggingen in mijn eerdere schrijven van 10 november jl. niet voldoende waren om kritiekpunten met betrekking tot het bouwplan weg te nemen.

Gezien de lange historie van het bouwplan, zoals ook omschreven in de informatiebrief van 01 november 2016, vinden wij het teleurstellend om te zien dat het huidige bouwplan ook in tweede instantie onvoldoende wordt gesteund in de commissie Stad en Ruimte.

Omdat verdere vertraging van het bouwplan, met alle gevolgen van dien, voor geen van ons beide het boogde resultaat is, zouden wij graag enkele weken extra krijgen om alle alternatieve mogelijkheden met betrekking tot het gebouwd parkeren en het inrichten van het groen te onderzoeken. We zeggen toe, uiterlijk vrijdag 16 december, een voorstel aan te leveren waarmee een substantieel deel van het parkeren (op termijn) gebouwd kan worden opgelost. Middels dit schrijven willen wij u dan ook vriendelijk verzoeken de behandeling van het bouwplan in de gemeenteraad van 08 december as. met twee weken uit te stellen. Dit zou betekenen dat de behandeling door de gemeenteraad op 22 december a.s. zal kunnen plaatsvinden. Redenen voor dit verzoek en enkele aanvullende toezeggingen naar aanleiding van de punten genoemd in de laatste commissievergadering treft u in het vervolg van dit schrijven aan.

Huurprijzen
Zoals bij u bekend, bestaat het bouwplan voor een aanzienlijk deel (ca. 69%) uit huurappartementen die verkocht zijn aan een pensioenfonds/belegger en bestemd zijn voor de vrije sector huur. Totaal telt het plan 115 huurappartementen (bouwfase 21) verdeeld over twee bouwblokken; blok A en blok B. Een overzicht van de grootte van de appartementen treft u als bijlage bij dit schrijven aan.

FSC www.fsc.org MIX Paper from responsible sources FSC® C004491

Op alle met ons gesloten overeenkomsten zijn de algemene voorwaarden van VolkerWessels Bouw & Vastgoedontwikkeling bv van toepassing, zoals gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Enschede. Een exemplaar van deze voorwaarden wordt u op aanvraag kosteloos toegezonden.

IBAN
NL33INGB 0652340431
KvK nr.
06061765

Het eerstgenoemde genoemde bouwblok, blok A, bestaat uit 61 kleinere appartementen (ca. 37%) met een gebruiks-oppervlak vanaf 38 t/m 50m^2 die worden aangeboden voor een huurprijs vanaf €735,- tot ca. €875,- per maand en met een gemiddelde huursom van ca. €775,- per maand. Deze huurprijzen zitten enkele euro's boven de liberalisatiegrens van €710,68/maand. De indexatie van de huurappartementen zal geschieden conform de consumentenprijsindex (CPI).

Het laatstgenoemde bouwblok, blok B bestaat uit 54 appartementen (ca. 32%) vanaf 70 t/m 90m2 met daarnaast nog enkele uitschieters. De huurprijzen voor deze woningen zijn vanaf €850,- tot ca. €1.050,- per maand met een gemiddelde van ca. €950,- per maand. Ook voor deze appartementen geldt de CPI als index.

Parkeren en groen
Het ontbreken van gebouwd parkeren kwam wederom ter sprake in de tweede commissie-vergadering. Helaas blijkt het onmogelijk om binnen het huidige plan alle parkeerplaatsen ondergronds dan wel inpandig parkeren te realiseren. Mogelijke oplossingen die nu op de 'tekentafel' liggen is het onderzoeken of een substantieel deel (ten minste 50%) van de parkeerplaatsen half/driekwart verdiept kunnen worden gerealiseerd met een parkeerdek en parkeerplaatsen erboven. Het vrijgekomen terrein zal vervolgens groen ingericht worden. Een alternatief op dit voorstel is een financiële bijdrage aan een gebouwde parkeeroplossing op termijn in het omliggende gebied. De exacte details van deze constructie dienen nader uitgewerkt te worden en kunnen niet voor de raadsbehandeling van 08 december a.s. geleverd worden.

Een mogelijke oplossing die we direct kunnen toezeggen, betreft het realiseren van (bouwkundige) voorzieningen boven de parkeerplaatsen om een gebouwde en tevens groene uitstraling te realiseren. Hierbij moet u denken aan bijvoorbeeld een dak van zonnepanelen of palen met staaldraden of staalnetten waar een nader te bepalen groen tegenop kan groeien. Op deze wijze wordt in feite een groen dak gecreëerd boven het parkeren die het parkeren uit het zicht onttrekt en een groenere uitstraling aan het plan geeft. Een verduidelijking van deze mogelijkheid treft u als bijlage bij dit schrijven aan.

Het realiseren van deze (bouwkundige) voorziening heeft directe gevolgen voor het aantal parkeerplaatsen. In verband met de beplanting zullen extra plantvakken dienen te worden gerealiseerd wat ten koste zal gaan van het aantal parkeerplaatsen. Een herindeling van het parkeerterrein zal nader opgesteld moeten worden.

Worstcase scenario
Ter afsluiting van deze brief vinden wij het gepast om ook de meest negatieve scenario te schetsen, mocht blijken dat het bouwplan op onvoldoende steun kan rekenen. Zoals u weet, zijn de plankosten om een bouwplan te ontwikkelen erg hoog. De historie leert ons dat het ca. 3 tot 5 jaar duurt alvorens er een nieuw bouwplan gemaakt is en daar waar wij niet de garantie hebben dat een bouwplan voor deze locatie bij een derde poging wel zal slagen, zullen wij ons ook moeten beraden over alternatieve mogelijkheden om binnen de huidige bestemming (tijdelijk) invulling te geven aan de gronden. Op dit moment zijn er ook rendabele alternatieven die wij zullen moeten afwegen, waarbij onze voorkeur uiteraard uitgaat naar realisatie van een woningbouwplan.

Wij hopen dat u met bovenstaande motivering de commissie- en raadsleden kan overtuigen om de behandeling van het woningbouwplan Wilhelminawerf uit te stellen op te schorten tot 22 december.

Met vriendelijke groeten,
KondorWessels Projecten

6/12/2016

R.J. Goes

Bijlagen:

- Overzicht metrage bouwblok A
- Overzicht metrage appartementen bouwblok B
- Verduidelijking (bouwkundige) voorziening met groen ten behoeve van parkeren.

Wilhelminawerf BlokA - Overzicht BVO,GO en VG per woning / 2015-04-20

deze lijst komt overeen met de plattegronden van 2015-04-20

verdieping	nr woning	BVO m2	GO m2	som VG m2	VG/GO %
		bruto vloeroppervlakte	gebruiksoppervlakte	som verblijfsgebieden	min 55%
Begane grond					
	A0.01	54.99	48.74	38.67	79%
	A0.02	54.99	48.74	38.67	79%
	A0.03	54.99	48.74	38.67	79%
	A0.04	51.41	43.90	30.77	70%
	A0.05	54.99	48.74	38.67	79%
	A0.06	54.99	48.74	33.27	68%
	A0.07	55.17	47.24	34.17	72%
	A0.08	49.29	40.33	29.58	73%
1e verdieping					
	A1.09	55.20	49.03	37.45	76%
	A1.10	54.99	49.49	37.69	76%
	A1.11	54.99	48.74	38.67	79%
	A1.12	54.99	48.74	38.67	79%
	A1.13	54.99	48.74	38.67	79%
	A1.14	51.44	43.90	30.77	70%
	A1.15	51.44	43.90	30.77	70%
	A1.16	54.99	48.74	38.67	79%
	A1.17	54.99	48.74	33.27	68%
	A1.18	55.17	47.24	34.17	72%
	A1.19	49.29	40.33	29.58	73%
2e verdieping					
	A2.20	55.20	49.03	37.45	76%
	A2.21	54.99	49.49	37.69	76%
	A2.22	54.99	48.74	38.67	79%
	A2.23	54.99	48.74	38.67	79%
	A2.24	54.99	48.74	38.67	79%
	A2.25	51.43	43.90	30.77	70%
	A2.26	51.43	43.90	30.77	70%
	A2.27	54.99	48.74	38.67	79%
	A2.28	54.99	48.74	33.27	68%
	A2.29	55.17	47.24	34.17	72%
	A2.30	49.37	40.33	29.58	73%
3e verdieping					
	A3.31	53.02	46.16	34.56	75%
	A3.32	52.65	47.73	35.93	75%
	A3.33	52.65	46.97	36.91	79%
	A3.34	52.65	46.97	36.91	79%
	A3.35	52.65	46.97	36.91	79%
	A3.36	50.93	43.90	30.77	70%
	A3.37	50.91	43.90	30.77	70%
	A3.38	52.65	46.97	36.91	79%
	A3.39	52.65	46.97	31.51	67%
	A3.40	51.75	45.54	32.13	71%
	A3.41	45.75	38.93	28.17	72%
4e verdieping					
	A4.42	50.74	42.95	31.07	72%
	A4.43	50.31	45.49	33.69	74%
	A4.44	50.31	44.73	34.67	78%
	A4.45	50.31	44.73	34.67	78%
	A4.46	50.31	44.73	34.67	78%
	A4.47	50.93	43.90	30.83	70%
	A4.48	50.93	43.90	30.83	70%
	A4.49	50.31	44.73	34.67	78%
5e verdieping					
	A5.50	46.00	38.57	26.73	69%
	A5.51	47.97	43.25	27.01	62%
	A5.52	47.97	42.49	26.36	62%
	A5.53	47.97	42.49	26.36	62%
	A5.54	47.97	42.49	26.36	62%
	A5.55	50.93	43.90	30.77	70%
	A5.56	50.91	43.90	30.77	70%
	A5.57	49.53	42.49	26.72	63%
6e verdieping					
	A6.58	53.77	43.90	30.77	70%
	A6.59	53.78	43.90	30.77	70%
7e verdieping					
	A7.60	53.96	43.90	30.77	70%
	A7.61	53.78	43.90	30.77	70%
SOM m2	**61**	**3192.79**	**2781.7**		
fietsenstalling BG					
	fietsenstalling1		33.34		
	fietsenstalling1		69.73		
SOM m2			**103.07**		
			2884.77		

dok
architecten
NLUtrecht

Wilhelminawerf Blok A

Overzicht BVO-GO-VG

LR

1114-4-11-10

2015-04-20

Funenpark 1, 1018 AK Amsterdam

Wilhelminawerf BlokB - Overzicht BVO,GO en VG per woning

deze lijst komt overeen met de plattegronden van 20-05-2015

verdieping	nr woning	BVO m2	GO m2	buitenruimte m2	som VG m2	VG/GO %
		bruto vloeroppervlakte	gebruiksoppervlakte		som verblijfsgebieden	min 55%
Begane grond						
	B0.01	79.1	65.5	18.1	47	72%
	B0.02	77.4	65.5	18.4	47	72%
	B0.03	79.1	65.5	18.1	47	72%
1e verdieping						
	B1.04	98.0	86.2	6	60.4	70%
	B1.05	94.4	86.2	5.8	61.8	72%
	B1.06	94.4	86.2	5.8	61.8	72%
	B1.07	123.9	110.4	5.8	80.8	94%
	B1.08	85.2	76.5	9.7	48.7	64%
	B1.09	98.0	86.2	8.9	60.4	70%
2e verdieping						
	B2.10	98.0	86.2	8.9	60.4	70%
	B2.11	94.4	86.2	5.8	61.8	72%
	B2.12	94.4	86.2	5.8	61.8	72%
	B2.13	94.4	86.2	5.8	61.8	72%
	B2.14	85.2	76.5	9.7	48.7	64%
	B2.15	85.2	76.5	9.7	48.7	64%
	B2.16	98.0	86.2	8.9	60.4	70%
3e verdieping						
	B3.17	90.2	80.1	16.6	54.8	68%
	B3.18	87.9	80.1	13.6	56.2	70%
	B3.19	87.9	80.1	13.6	56.2	70%
	B3.20	87.9	80.1	13.3	56.2	70%
	B3.21	84.5	76.5	6.2	48.7	64%
	B3.22	84.5	76.5	6.2	48.7	64%
	B3.23	90.2	80.1	16.3	54.8	68%
4e verdieping						
	B4.24	90.2	80.1	8.8	54.8	68%
	B4.25	87.8	80.1	5.8	56.2	70%
	B4.26	87.8	80.1	5.8	56.2	70%
	B4.27	87.9	80.1	5.8	56.2	70%
	B4.28	84.5	76.5	6.2	48.7	64%
	B4.29	84.5	76.5	6.2	48.7	64%
	B4.30	90.2	80.1	8.8	54.8	68%
5e verdieping						
	B5.31	90.2	80.1	8.7	54.8	68%
	B5.32	87.9	80.1	5.8	56.2	70%
	B5.33	87.9	80.1	5.8	56.2	70%
	B5.34	87.9	80.1	5.8	56.2	70%
	B5.35	84.5	76.2	6.2	48.4	63%
	B5.36	84.5	76.2	6.2	48.4	63%
	B5.37	90.2	80.1	8.8	54.8	68%
6e verdieping						
	B6.38	80.9	71.3	16.8	51.2	72%
	B6.39	78.4	71.3	13.7	51.2	72%
	B6.40	78.4	71.3	13.7	51.2	72%
	B6.41	78.4	71.3	13.4	51.2	72%
	B6.42	84.5	76.5	6.2	51.7	68%
	B6.43	84.5	76.2	6.2	51.7	68%
	B6.44	80.9	71.3	16.3	51.2	72%
7e verdieping						
	B7.45	89.1	76.5	10.9	55.4	72%
	B7.46	89.1	76.5	10.9	55.4	72%
8e verdieping						
	B8.47	89.1	76.7	11.1	55.5	72%
	B8.48	89.1	76.7	11.1	55.5	72%
9e verdieping						
	B9.49	89.1	76.7	11.1	55.5	72%
	B9.50	89.1	76.7	11.1	55.5	72%
10e verdieping						
	B10.51	89.1	76.7	10.9	55.3	72%
	B10.52	89.1	76.7	10.9	55.3	72%
11e verdieping						
	B11.53	89.1	76.7	10.9	55.3	72%
	B11.54	89.1	76.7	10.9	55.3	72%
SOM	**54 stuk**	**4775.1**	**4247.6**	527.8		
BG bergingen	54 stuk		280.30			
			4527.9			

dok architecten
NLUtrecht
Funenpark 1, 1018 AK Amsterdam

Wilhelminawerf Blok B

Overzicht BVO-GO-VG

1:1

LR

1114B-4-11-10

2015-05-20

Wilhelminawerf Utrecht

vergroenen parkeerzijde

SOORTEN



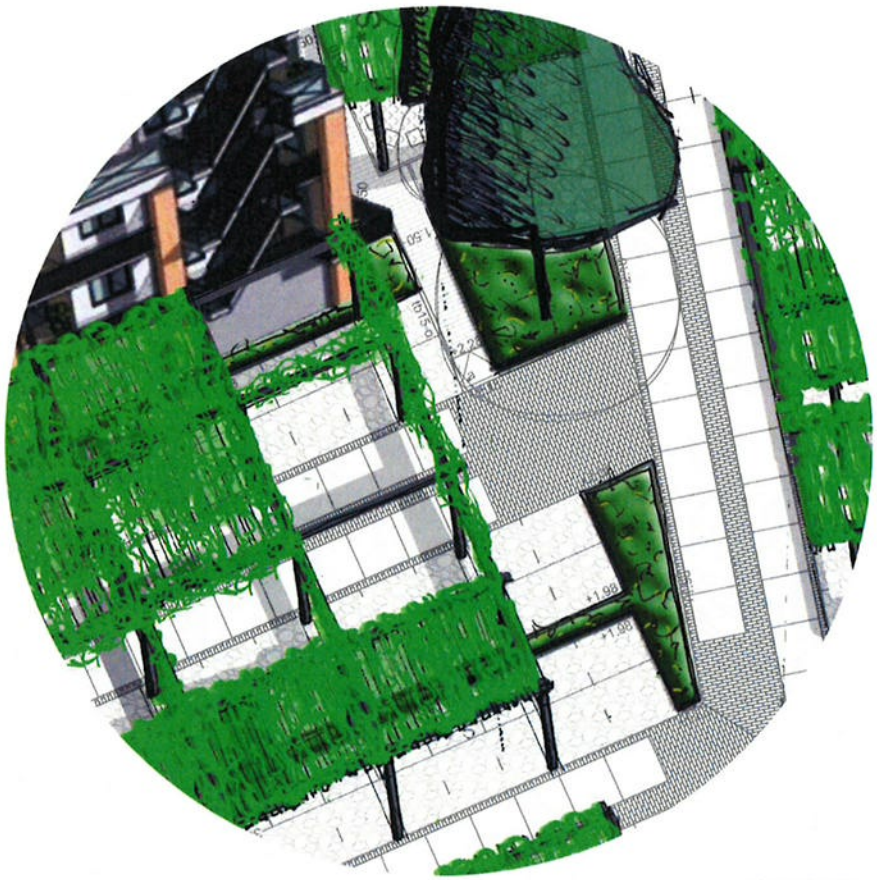
Het vergroenen van de parkeerzijde doormiddel van het toevoegen van een nieuw, groen element of elementen geschikt voor begroeiing met klimplanten.

Hoge sierwaarde door: bloei, geur, mooie herfsverkleuring en/of vruchtdragend

Soortenvoorstel: Kamperfoelie, Passiebloem, Blauwe regen, Clematis

VOLLMER & PARTNERS
stedebouw en landschap

PERGOLA

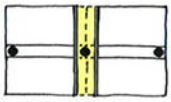


principe-uitwerking





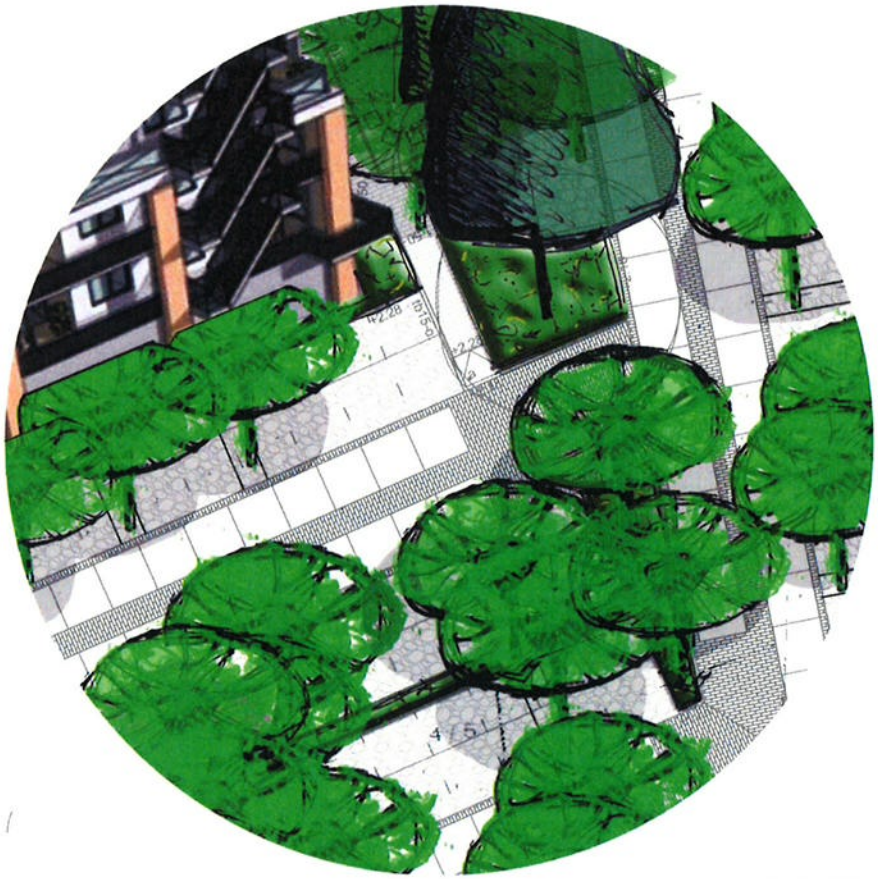
klassieke pergola-constructie met staanders en liggers als basis voor een loofgang en bladerdak



- formele vormgeving
- statisch beeld
- positionering tussen de parkeervakken
- begroeiing met mix van soorten voor maximalisering groene kwaliteit
- begroeiing af te wisselen met zonnepanelen

VOLLMER & PARTNERS
stedebouw en landschap

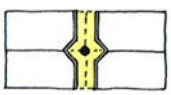
KUNSTOBJECT



principe-uitwerking



inspiratie en vormgeving als sublimatie van natuur en techniek: paardenbloem, paddenstoel, super boom Singapore



- geheel nieuwe, groene ontwerplaag
- vormgeving geinspireerd op de natuur
- ontwerp, maat en schaalverhouding in relatie met de nieuwe opstallen
- vrije positionering in de groenstroken en tussen de parkeervakken
- begroeiing per element verschillend voor maximalisering groene (beeld)kwaliteit

VOLLMER & PARTNERS
stedebouw en landschap

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Vergunningen, Toezicht en Handhaving Houten, L.S.A. van den (Leonard)
Kenmerk	16.508837
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 117
Geheim	Nee

Verordening leges omgevingsvergunning 2017

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Het percentage van de bouwkosten, dat gehanteerd wordt als tariefstelling van de leges voor de omgevingsvergunning activiteit bouw, te verlagen voor bouwprojecten met een bouwsom vanaf EUR 1.000.000,-.

2 De leges voor activiteiten die een bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen met 50% (en in één geval met 100%) te verminderen, tot een maximumbedrag van EUR 50.000,-.

3 De Verordening leges omgevingsvergunning 2017 vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie
Terug in de Raad:
22 december
CDA, VVD vinden onderbouwing onvoldoende, willen eerst toegezegde informatie over Enschede.
VVD komt eventueel met een tegenvoorstel.
VVD, CDA, GL vragen om een evaluatie/rapportage van de resultaten. CDA wil betrokken worden bij de vormgeving van de evaluatie
SBU overweegt een amendement, fractie ziet meer in generieke subsidie.

Status: B

Bijlages
Voorstel: Voorstel_7604
Bijlage: Verordening leges omgevingsvergunning 2017
Bijlage: Bijlage bij Verordening leges Omgevingsvergunning 2017 - Uniforme Administratieve Voorwaarden 2012
Bijlage: Memo Verordening Leges Omgevingsvergunning Publicatie UAV 2012
Bijlage: Bijlage bij memo Verordening Leges Omgevingsvergunning UAV 2012
Bijlage: Memo Toezegging over gegevens gemeente Enschede bij duurzame leges
Bijlage: Duurzame leges_ verordening Enschede
Bijlage: Duurzame leges_ BA Enschede intrekking
Bijlage: Duurzame leges_ BA Enschede
Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 117

Eerdere besluitvorming
Motie 2016/139 'Duurzame leges'

Uitvoering

Gemeente Utrecht

Context

Jaarlijks wordt de verordening leges omgevingsvergunning geactualiseerd.

In 2017 zal naar verwachting, enerzijds als gevolg van het aantrekken van de economie en anderzijds door de grote bouwambities in onze gemeente, het bouwvolume stijgen en daarmee ook het aantal aanvragen voor een omgevingsvergunning. Op grond van de huidige inzichten zal deze toename, op basis van de huidige legestarieven, in 2017 eenmalig een netto meeropbrengst aan bouwleges genereren van circa 2 miljoen euro.

Voor de tariefstelling van leges is wettelijk bepaald dat de tarieven zodanig worden vastgesteld dat de geraamde baten niet uitgaan boven de geraamde lasten, de zogenaamde opbrengstnorm. Het kostendekkingspercentage van de leges voor de omgevingsvergunning, die zijn vastgelegd in een autonome legesverordening met bijbehorende tarieventabel, mag niet boven de 100% uitkomen. Om te voldoen aan de wettelijke bepaling van de opbrengstnorm, stellen we voor de legestarieven voor de omgevingsvergunning activiteit bouw voor bouwprojecten met een bouwsom vanaf EUR 1.000.000,- te verlagen.

Daarnaast hebben we in deze verordening het eerste deel van motie 2016/139 ‘duurzame leges’ uitgewerkt, zoals besproken in de gemeenteraad van 30 juni 2016. Door middel van het geven van een korting op of vrijstelling van leges willen wij initiatieven en activiteiten stimuleren die een bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen.

Beslispunt

1 Het percentage van de bouwkosten, dat gehanteerd wordt als tariefstelling van de leges voor de omgevingsvergunning activiteit bouw, te verlagen voor bouwprojecten met een bouwsom vanaf EUR 1.000.000,-.

Argumenten

1.1 <u>Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke bepaling dat het kostendekkingspercentage van de leges omgevingsvergunning niet hoger is dan 100%.</u>
In 2017 zal naar verwachting, enerzijds als gevolg van het aantrekken van de economie en anderzijds door de grote bouwambities in onze gemeente, het bouwvolume stijgen. Daarmee zal ook het aantal aanvragen voor een omgevingsvergunning toenemen. Op grond van de huidige inzichten zal deze toename, op basis van de huidige legestarieven, in 2017 een netto meeropbrengst aan bouwleges genereren van circa 2 miljoen euro. Om te voldoen aan de wettelijke bepaling van de opbrengstnorm verlagen wij voor bouwprojecten met een bouwsom vanaf EUR 1.000.000,- de verschillende, aan de hoogte van de bouwkosten gerelateerde, percentages respectievelijk van 2,14% naar 1,99%, van 1,94% naar 1,75% en van 0,17% naar 0,15%. Dit vermindert de legesopbrengst over 2017 naar verwachting met circa 1 miljoen euro.

1.2 <u>Met toepassing van de verlaging van de legestarieven voor bouwprojecten met een bouwsom vanaf EUR 1.000.000,- komt de verlaging ten goede aan de projecten die de meeropbrengst genereren en wordt de compensatie afgevlakt.</u>
De verwachte meeropbrengst komt vooral voort uit de leges voor grote bouwprojecten, met een bouwsom vanaf EUR 1.000.000,-. Het is dan ook gerechtvaardigd om het legestarief, gebaseerd op een percentage van de bouwkosten, in deze categorieën te verlagen. Het ligt minder voor de hand om de leges voor kleine bouwprojecten (als een dakkapel, uitbouw e.d.) te verlagen, omdat deze aanvragen in het huidige stelsel al niet kostendekkend zijn. Verlaging van de leges voor grote bouwprojecten draagt bovendien bij aan een afvlakking van de compensatie. Hoewel compensatie is toegestaan, is het een aspect dat landelijk en in Utrecht veelvuldig ter discussie wordt gesteld door aanvragers van een omgevingsvergunning.

Gemeente Utrecht

Beslispunt

2 De leges voor activiteiten die een bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen met 50% (en in één geval met 100%) te verminderen, tot een maximumbedrag van EUR 50.000,-.

Argumenten

2.1 Hiermee werken we het eerste deel van motie 2016/139 'Duurzame leges' uit.
Door het geven van een korting op of vrijstelling van leges willen wij initiatieven en activiteiten stimuleren die een bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen. Om te zorgen dat in 2017 niet alleen initiatiefnemers, die zonder deze regeling al voornemens waren om een bijdrage te leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen, van de legeskorting profiteren is het wenselijk om deze regeling structureel mee te nemen in de legesverordening. Hierdoor wordt deze regeling onderdeel van de afwegingen bij het ontwerpen van bouwplannen.
Voor vermindering van leges komen aanvragen voor omgevingsvergunning activiteit bouw (inclusief bouwen in strijd met het bestemmingsplan) in aanmerking die betrekking hebben enerzijds op woningen en anderzijds op gebouwen met gebruiksfuncties waarvoor in het Bouwbesluit een grenswaarde voor de energieprestatiecoëfficiënt (EPC) is gegeven (paragraaf 4.2.2). Veel bedrijven zien het als een uitdaging om de gebouw- en/of gebruikersgebonden energievraag tot nul terug te dringen, waarmee de energieprestatie aanzienlijk beter is dan wat het Bouwbesluit voorschrijft. De EPC vormt een eenduidig, transparant en objectief toets-criterium. Daarnaast zien we in toenemende mate initiatieven die betrekking hebben op de realisatie van grondgebonden zonne-energiesystemen. Ook deze initiatieven komen in aanmerking voor vermindering van leges.

2.2 Vermindering van leges naar de mate van duurzaamheid is juridisch mogelijk.
Gemeenten hebben een grote vrijheid bij het vaststellen van de heffingsmaatstaf en het tarief. De enige belangrijke wettelijke beperking is dat heffing niet mag plaatsvinden naar draagkracht. De hoeveelheid arbeid en de kosten, nodig voor de behandeling van een aanvraag om omgevingsvergunning, hoeven niet in rechtstreeks verband te staan met de hoogte van de in rekening gebrachte leges. Bij de vaststelling van de heffingsmaatstaf en het tarief kunnen milieuoverwegingen een rol spelen en is het geoorloofd bepaald gedrag op basis van milieuoverwegingen te stimuleren.

2.3 Het instellen van een maximum bedrag garandeert dat meerdere aanvragen in aanmerking kunnen komen en maakt de financiering beheersbaar.
De omvang van de kosten van de regeling zijn afhankelijk van het aantal (grote) aanvragen dat wordt ingediend en in aanmerking komt voor vermindering van leges. Met het instellen van een maximumbedrag van EUR 50.000,- kunnen we meer initiatieven honoreren. Daarnaast maakt het de financiering van de maatregel beheersbaar. Naar verwachting is voor de maatregel een bedrag van EUR 1.000.000,- beschikbaar. De ervaring van de gemeente Enschede, dat grote bouwplannen in stukken opgeknipt werden om meerdere malen in aanmerking te komen voor een legeskorting, wordt ondervangen door uit te gaan van een kortingspercentage (met een maximum bedrag).

Kanttekeningen

2.1 De verlaging en vermindering van leges hebben mogelijk grotere financiële consequenties dan verwacht.
De verwachte financiële consequenties zijn gebaseerd op aannames, zowel waar het betreft de meeropbrengst aan bouwleges over 2017 als waar het betreft de omvang van de gederfde leges als gevolg van de vermindering bij duurzame initiatieven. De omvang is in beide gevallen afhankelijk van het aantal in 2017 ingediende aanvragen om omgevingsvergunning. Op basis van de huidige verwachtingen en prognoses kan de

vermindering van leges over geheel 2017 in stand blijven. Indien het aantal aanvragen substantieel afwijkt van de verwachting, kan het bedrag aan gederfde leges sterk oplopen. In die situatie kunnen we op zoek naar aanvullende financiering of de regeling aanpassen dan wel stopzetten. Bij de jaarrekening 2016 kan de raad, in lijn met de tweede bestuursrapportage, besluiten de extra legesopbrengsten over 2016 te reserveren en, indien nodig, aan te wenden als extra financiering.
Het college monitort ieder kwartaal in welke mate er gebruik gemaakt wordt van deze duurzaamheidsregeling. Het college heeft daardoor de mogelijkheid om bij te sturen.

Beslispunt

3 De Verordening leges omgevingsvergunning 2017 vast te stellen.

Argumenten

3.1 Hiermee zijn, naast de hierboven genoemde wijzigingen, de tarieven leges omgevingsvergunning voor 2017 aangepast aan de loon- en prijsontwikkeling.
Wettelijk is bepaald dat het kostendekkingspercentage van de leges omgevingsvergunning niet hoger is dan 100% (opbrengstnorm).

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Vergunningen, Toezicht en Handhaving Houten, L.S.A. van den (Leonard)
Kenmerk	16.508837
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 117

Verordening leges omgevingsvergunning 2017

besluit

1 Het percentage van de bouwkosten, dat gehanteerd wordt als tariefstelling van de leges voor de omgevingsvergunning activiteit bouw, te verlagen voor bouwprojecten met een bouwsom vanaf EUR 1.000.000,-.

2 De leges voor activiteiten die een bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen met 50% (en in één geval met 100%) te verminderen, tot een maximumbedrag van EUR 50.000,-.

3 De Verordening leges omgevingsvergunning 2017 vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Ontwerp raadsbesluit gemeente Utrecht (kenmerk 16.508837)

Verordening Leges Omgevingsvergunning 2017

De raad van de gemeente Utrecht;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 15 november 2016
gelet op artikel 229, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Gemeentewet
gezien het advies van de commissie Mens en Samenleving van 15 december 2016;
besluit vast te stellen de volgende verordening:

Verordening op de heffing en de invordering van Leges Omgevingsvergunning 2017, alsmede de daarbij behorende tarieventabel 2017

(Verordening Leges Omgevingsvergunning 2017)

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Deze verordening verstaat onder:
a. 'dag': de periode van 00.00 uur tot 24.00 uur, waarbij een gedeelte van een dag als een hele dag wordt aangemerkt;
b. 'week': een aaneengesloten periode van zeven dagen;
c. 'maand': het tijdvak dat loopt van ne dag in een kalendermaand tot en met de (n-1)e dag in de volgende kalendermaand;
d. 'jaar': het tijdvak dat loopt van de ne dag in een kalenderjaar tot en met de (n-1)e dag in het volgende kalenderjaar;
e. 'kalenderjaar': de periode van 1 januari tot en met 31 december.

Artikel 2 Belastbaar feit

Onder de naam 'Leges omgevingsvergunning' worden rechten geheven voor het genot van door of vanwege het gemeentebestuur verstrekte diensten een en ander zoals genoemd in deze verordening en de daarbij behorende tarieventabel.

Artikel 3 Belastingplicht

Belastingplichtig is de aanvrager van de dienst als bedoeld in artikel 2 dan wel degene ten behoeve van wie de dienst is verleend of de handelingen zijn verricht.

Artikel 4 Tarieven en heffingsmaatstaven

1. De leges worden geheven naar de tarieven, opgenomen in de bij deze verordening behorende tarieventabel.
2. Voor de berekening van de leges wordt een gedeelte van een in de tabel genoemde eenheid als een volle eenheid aangemerkt.

Artikel 5 Wijze van heffing

De leges worden geheven bij wege van een mondelinge dan wel een gedagtekende schriftelijke kennisgeving waaronder mede wordt begrepen een stempelafdruk, zegel, (elektronische) nota of andere schriftuur. Het gevorderde bedrag wordt mondeling, dan wel door toezending of uitreiking van de schriftelijke kennisgeving aan de belastingschuldige bekendgemaakt. Onder toezending van de schriftelijke kennisgeving wordt mede verstaan verzending langs elektronische weg.

Artikel 6 Termijnen van betaling

1. De leges moeten worden betaald ingeval de kennisgeving als bedoeld in artikel 5:
a. mondeling wordt gedaan op het moment van het doen van de kennisgeving;

b. schriftelijk wordt gedaan op het moment van uitreiking van de kennisgeving dan wel in geval van toezending daarvan
   1. per post, binnen veertien dagen na dagtekening van de kennisgeving
   2. langs elektronische weg, onverwijld.

2. De Algemene termijnenwet is niet van toepassing op de in het eerste lid gestelde termijnen.

Artikel 7 Kwijtschelding

Bij de invordering van leges wordt geen kwijtschelding verleend.

Artikel 8 Teruggaaf

Gehele of gedeeltelijke teruggave van leges ter zake van een in de tarieventabel omschreven dienst wordt verleend op een aanvraag als bedoeld in artikel 242 van de Gemeentewet (Stb. 1994, 762) en overeenkomstig een met betrekking tot die dienst in de bij deze verordening behorende tarieventabel opgenomen bepaling.

Artikel 9 Nadere regels door het college van burgemeester en wethouders

Het college van burgemeester en wethouders kan nadere regels geven met betrekking tot de heffing en de invordering van de leges.

Artikel 10 Inwerkingtreding en citeertitel

1. De Leges Omgevingsverordening 2016 van 12 november 2015 (Gemeenteblad 2015, nr. 16), wordt ingetrokken met ingang van de in het derde lid genoemde datum van ingang van heffing, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de belastbare feiten die zich voor die datum hebben voorgedaan en op belastbare feiten waarop de Wet ruimtelijke ordening of de Woningwet zoals deze luidden voor inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht nog moeten worden toegepast.
2. Deze verordening treedt in per 1 januari 2017.
3. De datum van ingang van heffing is 1 januari 2017.
4. De in paragraaf 1 genoemde normbladen worden bekendgemaakt door terinzagelegging op het Stadskantoor, Stadsplateau 1 te Utrecht.
5. Deze verordening kan worden aangehaald als Verordening Leges omgevingsvergunning 2017.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016.

De griffier, De burgemeester,

Drs. M. van Hall Mr. J.H.C. van Zanen

Tarieventabel behorende bij de verordening Leges omgevingsvergunning 2017

De griffier,

Drs. M. van Hall

1 Bebouwde omgeving: Omgevingsvergunning

Paragraaf 1: Begripsomschrijvingen

1.1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1.1.1. investeringskosten: de investeringskosten als genoemd in het normblad NEN 2631, uitgave 1979, of zoals dit normblad laatstelijk is vervangen of gewijzigd.
Indien het inrichten geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt, wordt in dit hoofdstuk onder investering nodig voor de uitvoering verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het uitvoeren van het werk waarop de aanvraag betrekking heeft.

1.1.2. bouwkosten: de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 2012 (UAV 2012), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt een raming van de bouwkosten, exclusief omzetbelasting, bedoeld in het normblad NEN 2631, uitgave 1979, of zoals dit normblad laatstelijk is vervangen of gewijzigd. Indien het bouwen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in dit hoofdstuk onder bouwkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het tot stand van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft

1.1.3. sloopkosten: de aannemingsom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 2012 (UAV 2012), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de sloopkosten, de omzetbelasting niet inbegrepen. Indien het slopen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in dit hoofdstuk onder sloopkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economische verkeer zou moeten worden betaald voor het slopen van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft

1.1.4. Wabo: de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.1.5. In dit hoofdstuk voorkomende begrippen die in de Wabo zijn omschreven, hebben dezelfde betekenis als bij of krachtens de Wabo bedoeld.

1.1.6. In dit hoofdstuk voorkomende begrippen die niet nader in de Wabo zijn omschreven en die betrekking hebben op activiteiten waarvoor het toetsingkader in een ander wettelijk voorschrift is uitgewerkt, hebben dezelfde betekenis als in dat wettelijk voorschrift bedoeld.

Paragraaf 2: Indicatie aanvraag omgevingsvergunning

	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:		
2.1.	voor het verkrijgen van een indicatie of een voorgenomen project in het kader van de Wabo vergunbaar is	EUR	309,50

Paragraaf 3: Omgevingsvergunning

3.	Het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een project: de som van de verschuldigde leges voor de verschillende activiteiten of handelingen waaruit het project geheel of gedeeltelijk bestaat en waarop de aanvraag betrekking heeft en de verschuldigde leges voor de extra toetsen die in verband met de aanvraag moeten worden uitgevoerd, berekend naar de tarieven en overeenkomstig het bepaalde in deze paragraaf en paragraaf 4 van dit hoofdstuk. In afwijking van de vorige volzin kan ook per activiteit, handeling of andere grondslag een legesbedrag worden gevorderd.		

3. 1. Bouwactiviteiten

3.1.1	Indien de aanvraag om een vergunning betrekking heeft op een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a van de Wabo, bedraagt het tarief:		
3.1.2.	indien de bouwkosten minder dan € 1.000.000 bedragen		2,26%
	van de bouwkosten, met een minimum van:	EUR	133,30
3.1.3.	indien de bouwkosten € 1.000.000 tot € 5.000.000 bedragen		1,99%
	van de bouwkosten, met een minimum van:	EUR	22.600,00
3.1.4.	indien de bouwkosten € 5.000.000 tot € 50.000.000 bedragen		1,75%
	van de bouwkosten, met een minimum van	EUR	107.000,00
3.1.5.	indien de bouwkosten meer dan € 50.000.000 bedragen	EUR	970.000,00
	vermeerderd met		0,15%
	berekend over de bouwkosten meer dan € 50.000.000		

3.1.2. Achteraf ingediende aanvraag

	Onverminderd het bepaalde in onderdeel 3.1.1. bedraagt het tarief, indien de in dat onderdeel bedoelde aanvraag wordt ingediend		
	na aanvang of gereedkomen van de bouwactiviteit		150%
	van de op grond van dat onderdeel verschuldigde leges,		
	met een minimum van	EUR	277,45

3.2. Aanlegactiviteiten

	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een aanlegactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b, van de Wabo, bedraagt het tarief:	EUR	309,50

3.3 Planologisch strijdig gebruik waarbij tevens sprake is van een bouwactiviteit

	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo, en tevens sprake is van een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wabo,		

	bedraagt het tarief, onverminderd het bepaalde in onderdeel 3.1.:		
3.3.1	indien artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1 (binnenplanse afwijking), 2 (buitenplanse kleine afwijking) of 3 (buitenplanse afwijking) van de Wabo, dan wel artikel 2.12, tweede lid (tijdelijke afwijking), van de Wabo, artikel 2.12, eerste lid, onder b (afwijking van exploitatieplan) van de Wabo of artikel 2.12, eerste lid, onder d (afwijking van een voorbereidingsbesluit) van de Wabo wordt toegepast		16%
	van het op grond van onderdeel 3.1.1 verschuldigde bedrag met een minimumbedrag van	EUR	309,50
3.3.2.	indien de aanvraag een project van provinciaal belang betreft, de activiteit in strijd is met de regels die zijn gesteld krachtens artikel 4.1, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 2.12, eerste lid, onder c, van de Wabo wordt toegepast		16%
	van het op grond van onderdeel 3.1.1 verschuldigde bedrag met een minimumbedrag van	EUR	309,50
3.3.3.	indien de aanvraag een project van nationaal belang betreft, de activiteit in strijd is met de regels die zijn gesteld krachtens artikel 4.3, derde lid , van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 2.12, eerste lid onder c, van de Wabo wordt toegepast		16%
	van het op grond van onderdeel 3.1.1. verschuldigde bedrag met een minimumbedrag van	EUR	309,50
3.4	**Planologisch strijdig gebruik waarbij geen sprake is van een bouwactiviteit, noch zal zijn**		
	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo, en niet tevens sprake zal zijn van een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wabo, bedraagt het tarief:		
3.4.1	indien artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1 (binnenplanse afwijking) of 2 (buitenplanse kleine afwijking) van de Wabo, artikel 2.12, tweede lid (tijdelijke afwijking) van de Wabo, artikel 2.12, eerste lid onder b (afwijking van een exploitatieplan) of d (afwijking van een voorbereidingsbesluit) van de Wabo wordt toegepast	EUR	309,50
3.4.2	indien artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 van de Wabo wordt toegepast (buitenplanse afwijking) bij een investering nodig voor de uitvoering:		
	Categorie A: > EUR 0 en ≤ EUR 100.000	EUR	9.074,10
	Categorie B: > EUR 100.000 en ≤ EUR 1.000.000	EUR	15.052,45
	Categorie C: > EUR 1.000.000 en ≤ EUR 10.000.000	EUR	25.301,25
	Categorie D: > EUR 10.000.000 en ≤ EUR 20.000.000	EUR	36.618,75
	Categorie E: > EUR 20.000.000 en ≤ EUR 50.000.000	EUR	51.351,10
	Categorie F: > EUR 50.000.000	EUR	59.038,50
3.4.3	indien de aanvraag een project van provinciaal belang betreft, de activiteit in strijd is met de regels die zijn gesteld krachtens artikel 4.1, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 2.12, eerste lid, onder c, van de Wabo wordt toegepast (afwijking van provinciale regelgeving)	EUR	309,50

3.4.4	indien de aanvraag een project van nationaal belang betreft, de activiteit in strijd is met de regels die zijn gesteld krachtens artikel 4.3, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 2.12, eerste lid, onder c, van de Wabo wordt toegepast (afwijking van nationale regelgeving)	EUR	309,50
3.5	**In gebruik nemen of gebruiken bouwwerken in relatie tot brandveiligheid**		
3.5.1	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder d, van de Wabo, bedraagt het tarief	EUR	651,15
3.5.2	Het tarief genoemd onder 3.5.1. wordt verhoogd voor een bouwwerk of inrichting met een oppervlakte van:		
3.5.2.1	0 t/m 100 m2	EUR	432,25
3.5.2.2	101 m2 t/m 500 m2	EUR	432,25
	vermeerderd per m2 boven het aantal van 100 m2 met	EUR	2,66
3.5.2.3	501 m2 t/m 2.000 m2	EUR	1.496,25
	vermeerderd per m2 boven het aantal van 500 m2 met	EUR	1,39
3.5.2.4	2.001 m2 t/m 5.000 m2	EUR	3.581,25
	vermeerderd per m2 boven het aantal van 2.000 m2 met	EUR	0,41
3.5.2.5	5.001 m2 t/m 50.000 m2	EUR	4.811,25
	vermeerderd per m2 boven het aantal van 5.000 m2 met	EUR	0,07
3.5.2.6	meer dan 50.000 m2	EUR	7.961,25
	vermeerderd per m2 boven het aantal van 50.000 m2	EUR	0,01
3.6	**Activiteiten met betrekking tot monumenten of beschermde stads- of dorpsgezichten**		
3.6.1	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een activiteit met betrekking tot een beschermd monument als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder f, van de Wabo, of op een activiteit als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder b, van de Wabo met betrekking tot een krachtens provinciale verordening of de Monumentenverordening aangewezen monument, waarvoor op grond van die provinciale verordening of van die gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist, bedraagt het tarief voor het wijzigen van een monument van de kosten van de uit te voeren werkzaamheden, met een minimum van	EUR	1,13% 136,35
3.6.2	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op het slopen van een bouwwerk in een beschermd stads- of dorpsgezicht, bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder h, van de Wabo, op het slopen van een bouwwerk in een krachtens provinciale verordening of de gemeentelijke verordening aangewezen stads- of dorpsgezicht, bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder c, van de Wabo, waarvoor op grond van die provinciale verordening of van die gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist, bedraagt het tarief van de kosten van de uit de voeren werkzaamheden, met een minimum van	EUR	2,20% 136,35
	met een maximum van	EUR	13.635,00
3.7	**Sloopactiviteiten anders dan bij monumenten of in beschermd stads- of dorpsgezicht**		
	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op het slopen van een bouwwerk in gevallen waarin dat in		

	een bestemmingsplan, beheersverordening of voorbereidingsbesluit is bepaald bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder g, van de Wabo, bedraagt het tarief:	EUR	309,50
3.8	**Uitweg/inrit**		
	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op het maken, hebben, veranderen of veranderen van het gebruik van een uitweg waarvoor op grond van een bepaling in een provinciale verordening of de Algemene plaatselijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist, als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, aanhef en onder e, van de Wabo, bedraagt het tarief	EUR	290,65
3.9	**Kappen**		
	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op het vellen of doen vellen van houtopstand, waarvoor op grond van een bepaling in een provinciale verordening of de Algemene plaatselijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist, als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, aanhef en onder g, van de Wabo, bedraagt het tarief		
3.9.1	indien de aanvraag betrekking heeft op maximaal vijf bomen	EUR	540,85
3.9.2	indien de aanvraag betrekking heeft op meer dan vijf bomen geldt het tarief van 3.9.1 voor de eerste vijf bomen vermeerderd voor elke boom meer dan vijf bomen op dezelfde locatie in hetzelfde project	EUR	15,00
3.10	**Handelsreclame**		
	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op het aan een onroerende zaak handelsreclame te maken of te voeren met behulp van een opschrift, aankondiging of afbeelding in welke vorm dan ook, die zichtbaar is vanaf een voor het publiek toegankelijke plaats, waarvoor op grond van een bepaling in een provinciale verordening of de plaatselijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist, als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, aanhef en onder h, van de Wabo, bedraagt het tarief	EUR	151,55
	per m2 voor handelsreclame bestemde oppervlakte		
	met een minimum van	EUR	136,35
	en een maximum van	EUR	4.900,20
3.11.	**Projecten of handelingen in het kader van de Wet natuurbescherming**		
3.11.1	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op handelingen in een beschermd natuurgebied die schadelijk kunnen zijn voor het natuurschoon, de natuurwetenschappelijke betekenis of voor de dieren of planten, als bedoeld in de Wet nauurbescherming, bedraagt het tarief	EUR	309,50
3.11.2	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op het realiseren van projecten of andere handelingen met gevolgen voor habitats en soorten in een door de minister van landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit aangewezen gebied als bedoeld in de Wet natuurbescherming, bedraagt het tarief	EUR	309,50

3.12.	**Handelingen in het kader van de Wet natuurbescherming**		
	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een handeling waarvoor op grond van de Wet natuurbescherming ontheffing nodig is, bedraagt het tarief	EUR	309,50
3.13.	**Andere activiteiten**		
	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op het verrichten van een andere activiteit of handeling dan in de voorgaande onderdelen van dit hoofdstuk bedoeld en die activiteit of handeling		
3.13.1	behoort tot een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorie activiteiten die van invloed kunnen zijn op de fysieke leefomgeving, als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder i, van de Wabo, bedraagt het tarief	EUR	309,50
3.13.2	behoort tot een bij provinciale verordening, gemeentelijke verordening of waterschapsverordening aangewezen categorie activiteiten die van invloed kunnen zijn op de fysieke leefomgeving, als bedoeld in artikel 2.2, tweede lid, van de Wabo, bedraagt het tarief	EUR	309,50
3.14.	**Omgevingsvergunning in twee fasen**		
	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning op verzoek in twee fasen plaatsvindt, als bedoeld in artikel 2.5, eerste lid, van de Wabo, bedraagt het tarief:		
3.14.1	voor het in behandeling nemen van de aanvraag voor een beschikking met betrekking tot de eerste fase: het bedrag dat voortvloeit uit toepassing van de tarieven in dit hoofdstuk voor de activiteiten waarop de aanvraag voor de eerste fase betrekking heeft.		
3.14.2	voor het in behandeling nemen van de aanvraag voor een beschikking met betrekking tot de tweede fase: het bedrag dat voortvloeit uit toepassing van de tarieven in dit hoofdstuk voor de activiteiten waarop de aanvraag voor de tweede fase betrekking heeft.		
3.15.	**Advies**		
	Onverminderd het bepaalde in de voorgaande onderdelen van dit hoofdstuk bedraagt het tarief, indien een daartoe bij wettelijk voorschrift aangewezen bestuursorgaan of andere instantie advies moet uitbrengen over de aanvraag of het ontwerp van de beschikking op de aanvraag om een omgevingsvergunning	EUR	309,50
3.16.	**Verklaring van geen bedenkingen**		
	Indien een ander bestuursorgaan een verklaring van geen bedenkingen moet afgeven bedraagt het tarief	EUR	309,50

Paragraaf 4 Vermindering

4.1 Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op meer dan vijf activiteiten waarvoor leges zijn verschuldigd, bestaat aanspraak op vermindering van leges, met uitzondering van het legesdeel in verband met adviezen, handelingen of verklaringen van geen bedenkingen als bedoeld in de onderdelen 3.11, 3.12, 3.15 en 3.16 bedraagt de vermindering bij vijf en meer activiteiten waarvoor leges verschuldigd zijn 5%
van de voor de activiteiten verschuldigde leges.

4.2 Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning als bedoeld in de onderdelen 3.1 en 3.3 betrekking heeft op

4.2.1 de nieuwbouw van woningen met een EPC $\leq$ 0, bedraagt de vermindering 50%
van de verschuldigde leges.

4.2.2 de nieuwbouw van woningen met een EPC $\leq$ -2, bedraagt de vermindering 100%
van de verschuldigde leges.

4.2.3 de nieuwbouw van gebruiksfuncties, waarvoor in het Bouwbesluit art 5.2 een grenswaarde voor de energieprestatiecoëfficiënt is gegeven, met een gewogen EPC minimaal 50% scherper dan de norm uit het Bouwbesluit, bedraagt de vermindering 50%
van de verschuldigde leges.

4.2.4 de verbouw van woningen en gebruiksfuncties, waarvoor in het Bouwbesluit art 5.2 een grenswaarde voor de energieprestatiecoëfficiënt is gegeven, met een gewogen EPC minimaal 75% scherper dan de bestaande gewogen EPC, bedraagt de vermindering 50%
van de verschuldigde leges.

4.2.5 de realisatie van een grondgebonden zonne-energiesysteem, bedraagt de vermindering 50%
van de verschuldigde leges.

4.2.6 een initiatief dat anderszins een bijdrage levert aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen, bedraagt de vermindering 50%
van de verschuldigde leges.

4.3 Voor de vermindering als genoemd in de onderdelen 4.2.1. t/m 4.2.6 geldt een maximumbedrag van EUR 50.000,-.

Paragraaf 5 Teruggaaf

5.1 Teruggaaf als gevolg van intrekking aanvraag omgevingsvergunning voor bouw-, wijziging- of sloopactiviteiten

5.1.1 Als een aanvrager zijn aanvraag om een omgevingsvergunning voor een project dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit bouw-, wijziging- of sloopactiviteiten, als bedoeld in de onderdelen 3.1, 3.6, en 3.7., intrekt terwijl deze reeds in behandeling is genomen door de gemeente, bestaat aanspraak op teruggaaf van een deel van de leges.

5.2 De teruggaaf bedraagt:

5.2.1 indien de aanvraag wordt ingetrokken binnen een termijn van vier weken na het in behandeling nemen ervan 75%
van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges

5.2.2	Het na de verrekening als bedoeld in onderdeel 5.2.1. aan te betalen leges resterende bedrag mag niet minder zijn dan	EUR	136,35
5.2.3	Het na de verrekening als bedoeld in onderdeel 5.2.1. aan te betalen leges resterende bedrag mag niet meer zijn dan	EUR	2.083,85
5.2.4.	indien de aanvraag wordt ingetrokken na vier weken na het in behandeling nemen ervan van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteiten verschuldigde leges		60,0%
5.2.5	Het na de verrekening als bedoeld in onderdeel 5.2.4. aan te betalen leges resterende bedrag mag niet minder zijn dan	EUR	136,35
5.2.6	Het na de verrekening als bedoeld in onderdeel 5.2.4. aan te betalen leges resterende bedrag mag niet meer	EUR	3.334,10

5.3 Teruggaaf als gevolg van intrekking verleende omgevingsvergunning voor bouw-, wijziging- of sloopactiviteiten, met inbegrip van monumenten

	Als de gemeente een verleende omgevingsvergunning voor een project dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit bouw-, aanleg- of sloopactiviteiten als bedoeld in de onderdelen 3.1, 3.6 en 3.7, intrekt op aanvraag van de vergunninghouder, bestaat aanspraak op teruggaaf van een deel van de leges, mits deze aanvraag is ingediend binnen 26 weken na verlening van de vergunning en van de vergunning geen gebruik is gemaakt. De teruggaaf bedraagt van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.		25%
5.3.1	Het na de verrekening als bedoeld in onderdeel 5.3. aan te betalen leges resterende bedrag mag niet minder zijn dan	EUR	136,35
5.3.2	Het na de verrekening als bedoeld in onderdeel 5.3. aan te betalen leges resterende bedrag mag niet meer zijn dan	EUR	6.251,60

5.4 Teruggaaf als gevolg van het weigeren van een omgevingsvergunning voor bouw-, wijziging- of sloopactiviteiten, met inbegrip van monumenten

5.4.1	Als de gemeente een omgevingsvergunning voor een project dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit bouw-, wijziging- of sloopactiviteiten als bedoeld in de onderdelen 3.1, 3.6, of 3.7 weigert, bestaat aanspraak op teruggaaf van een deel van de leges. De teruggaaf bedraagt van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.		30%
5.4.2	Het na de verrekening als bedoeld in onderdeel 5.4.1 aan te betalen leges resterende bedrag mag niet minder zijn dan	EUR	136,35
5.4.3	Het na de verrekening als bedoeld in onderdeel 5.4.1 aan te betalen leges resterende bedrag mag niet meer zijn dan	EUR	5.834,75

5.5 Minimumbedrag voor teruggaaf

	Een bedrag minder dan wordt niet teruggegeven	EUR	277,70

5.6 Geen teruggaaf legesdeel overige onderdelen

Uitsluitend van de leges verschuldigd op grond van de onderdelen 3.1, 3.6 en 3.7 wordt teruggaaf verleend.

6.	**Intrekking omgevingsvergunning**		
6.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot gehele of gedeeltelijke intrekking van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.33, tweede lid, onder b, van de Wabo, tenzij onderdeel 5.3. van toepassing is	EUR	309,50
7.	**Wijzigen omgevingsvergunning als gevolg van wijzigen project**		
7.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot wijziging van een omgevingsvergunning als gevolg van een, naar de omstandigheden beoordeeld, geringe wijziging in het project		5%
	van het verschuldigde legesbedrag voor de oorspronkelijke omgevingsvergunning		
	met een minimum van	EUR	136,35
	met een maximum van	EUR	6.251,60
8.	**In deze tarieventabel niet genoemde beschikking**		
8.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag om een andere, in deze tarieventabel niet genoemde beschikking	EUR	309,50
9.	**Niet ontvankelijke aanvraag**		
9.1	De leges voor het niet verder in behandeling nemen van een niet ontvankelijke aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning, een ontheffing, een vrijstelling of een andere beschikking voor zover daarvoor niet elders in deze tarieventabel een tarief is opgenomen bedragen	EUR	136,35

Besluit vaststelling Uniforme administratieve voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012 (UAV 2012)
Geldend van 01-03-2012 t/m heden

Besluit vaststelling Uniforme administratieve voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012 (UAV 2012)

De Ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;

Overwegende dat het wenselijk is de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken te herzien;

Besluiten:

Vast te stellen de in de bijgaande bijlage 1 vervatte Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012.

Deze beschikking zal in de Staatscourant worden geplaatst.

’s-Gravenhage, 19 januari 2012

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
J.W.E. Spies

De Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie,
M.J.M. Verhagen

Bijlage 1

Tekst van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012 (UAV 2012)

Hoofdstuk I. Algemeen

§ 1. Aanduidingen, begripsbepalingen

1. Verstaan wordt onder:

de aannemer: de natuurlijke of rechtspersoon, aan wie het werk is opgedragen;
de aannemingssom: het bedrag, waarvoor de aannemer zich heeft verbonden het werk tot stand te brengen, de omzetbelasting daarin niet begrepen;
het bestek: de beschrijving van het werk, de daarbij behorende tekeningen, de voor het werk geldende voorwaarden, de nota van inlichtingen en het proces-verbaal van aanwijzing;
bouwstoffen: de in het werk te brengen materialen, voorwerpen, onderdelen, installaties of onderdelen daarvan, grond van allerlei soort en dergelijke;
dag: kalenderdag;
de opdrachtgever: de natuurlijke of rechtspersoon, die het werk opdraagt;
de overeenkomst: de tussen opdrachtgever en aannemer tot stand gekomen overeenkomst van aanneming van werk;
UAV: deze Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken en van

technische installatiewerken 2012;
het werk: het uit te voeren werk, technische installatiewerk of de te verrichten levering;
werkdag: een kalenderdag, tenzij deze valt op een algemeen
of ter plaatse van het werk erkende, of door de overheid dan wel bij of krachtens collectieve arbeidsovereenkomst voorgeschreven rust- of feestdag, vakantiedag of andere niet individuele vrije dag.

2. Indien in het bestek een afzonderlijke termijn is gesteld, binnen welke een deel van het werk moet worden opgeleverd, wordt voor de toepassing van de §§ 6, vierde lid, 8, 8a, 9, 10, 11, 12, 42 en 44 dat deel als een afzonderlijk werk aangemerkt.
3. Indien in het bestek een afzonderlijke termijn is gesteld, binnen welke de uitvoering van het werk tot een bepaalde stand moet zijn gevorderd, voordat de oplevering plaats vindt, is het bepaalde in de §§ 8, 8a, 9 en 42 van overeenkomstige toepassing.
4. Indien aan de totstandkoming van de overeenkomst geen aanbesteding is voorafgegaan, wordt voor de toepassing van de §§ 2, tweede lid, 6, elfde en dertiende lid, 48, tweede lid, en 49, tweede lid, in plaats van ‘de dag van aanbesteding’ gelezen ‘de dag van de prijsaanbieding van de aannemer’.
5. Bij meerjarige onderhoudswerken, opgedragen voor een bepaalde som per jaar wordt, indien sprake is van ‘aannemingssom’ of van ‘termijn van betaling’, bedoeld de aannemingssom per jaar of de termijn van betaling van het betrokken onderhoudsjaar.

§ 2. Van toepassing zijnde voorschriften, tegenstrijdige bepalingen

1. De bepalingen van de UAV gelden voor zover daarvan in het bestek niet uitdrukkelijk is afgeweken.
2. Tot het bestek behoren mede, als waren zij er letterlijk in opgenomen, de op het werk van toepassing verklaarde technische normvoorschriften zoals deze drie maanden voor de dag van aanbesteding luiden.
3. Op de overeenkomst is van toepassing het Nederlandse recht.
4. Indien onderdelen van het bestek onderling tegenstrijdig zijn, wordt, tenzij een andere bedoeling uit het bestek voortvloeit, de rangorde daarvan bepaald aan de hand van de volgende regels:

   a. een nieuw geschreven of getekend document gaat voor een oud geschreven of getekend document;
   b. de beschrijving gaat voor een tekening;
   c. een bijzondere regeling gaat voor een algemene regeling;

   met dien verstande, dat regel a gaat voor de regels b en c , en regel b voor regel c .

   Indien toepassing van deze regels geen uitkomst biedt, wordt de tegenstrijdigheid, met inachtneming van de billijkheid, uitgelegd ten nadele van degene door of namens wie het bestek is opgesteld.
5. Het in het vierde lid bepaalde laat onverlet de verplichting van de aannemer om de directie te waarschuwen in geval van een klaarblijkelijke tegenstrijdigheid tussen onderdelen van het bestek.

Hoofdstuk II. Vertegenwoordiging van partijen

§ 3. Directie

1. De opdrachtgever is gerechtigd een of meer personen aan te wijzen om als directie op te treden of de directie bij te staan dan wel als zodanig aangewezen personen door anderen te vervangen.
2. Indien de opdrachtgever niet een of meer personen wil aanwijzen om als directie op te treden, is hij verplicht hiervan vóór de uitvoering van het werk schriftelijk mededeling te doen aan de aannemer. Indien door het niet aanwijzen of niet vervangen van een of meer personen om als directie op te treden meer van de aannemer wordt verlangd dan redelijkerwijs van hem kan worden gevergd, heeft hij recht op bijbetaling.
3. De opdrachtgever geeft van elke aanwijzing als bedoeld in het eerste lid, indien deze niet reeds in het bestek is gedaan, en van elke wijziging of intrekking daarvan, onverwijld schriftelijk kennis aan de aannemer.

4. Zolang en voor zover de opdrachtgever niet schriftelijk aan de aannemer van het tegendeel doet blijken, vertegenwoordigt de directie de opdrachtgever in alle zaken het werk betreffende. In de gevallen echter, waar in de UAV uitdrukkelijk de opdrachtgever is genoemd, is alleen deze bevoegd.
5. Indien meer dan één persoon als directie is aangewezen, wordt ieder der aangewezen personen geacht de directie te vertegenwoordigen.
6. De directie oefent het toezicht uit op de uitvoering van het werk en op de naleving van de overeenkomst.
7. Personen, die zijn aangewezen om de directie bij te staan, binden deze in zoverre het tegendeel niet schriftelijk aan de aannemer is medegedeeld.
8. De directie is bevoegd te bepalen, dat door haar aan te duiden werkzaamheden niet mogen worden uitgevoerd dan in tegenwoordigheid van de directie of van door haar aangewezen personen.
9. Indien en zolang de opdrachtgever van zijn in het eerste lid bedoelde bevoegdheid geen gebruik heeft gemaakt, treedt hij daar, waar in de UAV sprake is van de directie, in haar plaats.

§ 4. Gevolmachtigde van de aannemer

1. De aannemer is te allen tijde gerechtigd één of meer personen aan te wijzen om hem in zaken het werk betreffende te vertegenwoordigen. De aanwijzing door de aannemer van personen die hem in zaken het werk betreffende zullen vertegenwoordigen, moet geschieden met gebruikmaking van een volmacht overeenkomstig Bijlage A van de UAV. Ditzelfde geldt bij wijziging van bedoelde volmacht.
2. Een door de aannemer gewaarmerkt afschrift van de volmacht wordt onverwijld aan de directie verschaft.
3. De aanwijzing van iedere gevolmachtigde geschiedt voor het werk of voor een bepaald gedeelte ervan.

Hoofdstuk III. Algemene verplichtingen van partijen

§ 5. Verplichtingen van de opdrachtgever

1. De opdrachtgever zorgt er voor, dat de aannemer tijdig kan beschikken:

    a. over de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke toestemmingen, die voor de opzet van het werk volgens het bestek vereist zijn;
    b. over het terrein of het water, waarop of waarin het werk moet worden uitgevoerd;
    c. over de benodigde tekeningen en andere gegevens;
    d. over de verstrekkingen, die de opdrachtgever ingevolge de overeenkomst doet.

    Indien de aard van het werk hiertoe aanleiding geeft, houdt de directie vóór de aanvang van het werk een bouwbespreking met de aannemer en de leidingbeheerders, waarbij de aannemer wordt ingelicht omtrent de juiste ligging van de zich in of nabij het werk en het werkterrein bevindende ondergrondse kabels en leidingen en waarbij wordt vastgesteld wat daarmee moet geschieden. Indien de directie deze bouwbespreking niet houdt, zal de aannemer vóór de aanvang van het werk om het houden van die bespreking verzoeken. De directie zal aan dit verzoek gevolg geven.
2. De opdrachtgever draagt de verantwoordelijkheid voor de door of namens hem voorgeschreven constructies en werkwijzen, daaronder begrepen de invloed die daarop door de bodemgesteldheid wordt uitgeoefend, alsmede voor de door of namens hem gegeven orders en aanwijzingen.
3. Indien bouwstoffen of hulpmiddelen, die de opdrachtgever ter beschikking heeft gesteld, gebreken mochten hebben, is de opdrachtgever aansprakelijk voor de daardoor veroorzaakte schade.
4. De opdrachtgever is aansprakelijk voor de functionele ongeschiktheid:

    a. van door hem voorgeschreven bouwstoffen;
    b. van bouwstoffen, die bij een door hem voorgeschreven leverancier moeten worden betrokken, tenzij de aannemer een keuzemogelijkheid had met betrekking tot deze bouwstoffen.

    Onder de functionele ongeschiktheid van bouwstoffen wordt verstaan het naar hun aard niet

geschikt zijn van deze bouwstoffen voor het doel waarvoor zij blijkens het bestek zijn bestemd.
5. (Vervallen).
6. Indien wettelijke voorschriften of beschikkingen van overheidswege hogere eisen aan het werk stellen dan in de overeenkomst is bepaald, zullen wijzigingen van het werk, welke nodig zijn om aan die eisen te voldoen, worden verrekend als meer werk.
7. De opdrachtgever zal het aan de aannemer toekomende volgens de in de overeenkomst gestelde regelen voldoen.
8. Indien het bouwterrein, de uit het werk komende oude bouwstoffen of de door de opdrachtgever ter beschikking gestelde bouwstoffen verontreinigd zijn, wordt de aard en de omvang daarvan, voor zover voor de uitvoering van het werk van belang, in het bestek vermeld. De opzet van het werk zal zodanig zijn, dat daardoor schade aan personen, goederen of milieu zoveel mogelijk wordt beperkt.

§ 6. Verplichtingen van de aannemer

1. De aannemer is verplicht het werk uit te voeren naar de bepalingen van de overeenkomst zonder aanspraak op verrekening, bijbetaling of schadevergoeding te kunnen doen gelden dan in de gevallen, waarin dat bepaaldelijk voorgeschreven of kennelijk bedoeld is.
   Hij is verplicht al datgene te verrichten, wat naar de aard van de overeenkomst door de wet, de billijkheid of het gebruik wordt gevorderd of tot een behoorlijke aanwending der bouwstoffen behoort.
2. De aannemer is verplicht het werk uit te voeren volgens de door de directie te verstrekken en de door haar goed te keuren tekeningen. Hij is verplicht de orders en aanwijzingen op te volgen, die hem door de directie worden gegeven.
3. De verplichtingen van de aannemer omvatten mede:
   a. de levering van de nodige bouwstoffen en het verrichten van de nodige werkzaamheden;
   b. de beschikbaarstelling van gereedschap, materieel, hulpmaterialen, hulpstoffen, hulpwerken en andere hulpmiddelen, nodig voor de uitvoering van het werk en het verrichten van de nodige hulpwerkzaamheden;
   c. de betaling van precario, kosten van aansluiting van hulpleidingen en dergelijke.
4. Het werk en de uitvoering daarvan zijn voor rekening van de aannemer met ingang van de datum van aanvang of zoveel eerder als de aannemer ingevolge § 7, tweede lid, met het werk begint, tot en met de dag waarop het werk overeenkomstig het bepaalde in § 10, eerste of tweede lid, als opgeleverd wordt beschouwd. Onder het werk en de uitvoering daarvan worden mede begrepen de voorbereiding, de aanvoer van bouwstoffen, de uitvoering van hulpwerken, de doelmatigheid en capaciteit van werktuigen en gereedschappen.
5. De uitvoering van het werk moet zodanig zijn, dat de totstandkoming van het werk overeenkomstig de volgens § 8, eerste lid, in het bestek voorgeschreven termijn verzekerd is.
6. De wijze van uitvoering van het werk moet zodanig zijn, dat voor de opdrachtgever dan wel voor derden geen nodeloze hinder is te duchten. De aannemer dient het werk zodanig uit te voeren, dat daardoor schade aan personen, goederen of milieu zoveel mogelijk wordt beperkt.
7. Onvoldoend werk wordt binnen een door de directie in billijkheid te stellen termijn tot haar genoegen door de aannemer verbeterd of vernieuwd. Deze verbetering of vernieuwing geschiedt op kosten van de aannemer, tenzij het onvoldoend werk het gevolg is van een omstandigheid die voor rekening van de opdrachtgever komt.
8. De aannemer is aansprakelijk voor schade aan met het werk in verband staande werken van de opdrachtgever en aan andere werken en eigendommen van de opdrachtgever, voor zover deze door de uitvoering van het werk is toegebracht en is toe te rekenen aan nalatigheid, onvoorzichtigheid of verkeerde handelingen van de aannemer, zijn personeel, zijn onderaannemers of zijn leveranciers.
9. De aannemer vrijwaart de opdrachtgever tegen aanspraken van derden tot vergoeding van schade, voor zover deze door de uitvoering van het werk is toegebracht en is toe te rekenen aan nalatigheid, onvoorzichtigheid of verkeerde handelingen van de aannemer, zijn personeel, zijn onderaannemers of zijn leveranciers.
10. De aannemer zorgt voor de tijdige verkrijging van publiekrechtelijke en privaatrechtelijke toestemmingen, die hij nodig heeft of wenst, voor zover zij niet behoren tot die, waarvoor de opdrachtgever ingevolge het bepaalde in § 5, eerste lid, sub a zorg draagt.
11. De aannemer wordt geacht bekend te zijn met de voor de uitvoering van het werk van belang zijnde wettelijke voorschriften en beschikkingen van overheidswege, voor zover deze op de dag van aanbesteding in werking zijn getreden. De aan de naleving van deze voorschriften en

beschikkingen verbonden gevolgen zijn voor zijn rekening.

12. De gevolgen van de naleving van voorschriften van bijzondere aard zijn voor rekening van de aannemer, tenzij redelijkerwijs moet worden aangenomen, dat hij deze voorschriften niet behoefde te kennen. In dit laatste geval heeft hij aanspraak op bijbetaling.
13. De gevolgen van de naleving van wettelijke voorschriften of beschikkingen van overheidswege, die na de dag van aanbesteding in werking treden, komen voor rekening van de opdrachtgever, tenzij redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de aannemer die gevolgen reeds op de dag van aanbesteding had kunnen voorzien. Indien echter in de overeenkomst bepalingen zijn opgenomen betreffende de verrekening van wijzigingen van lonen en sociale lasten of van prijzen, huren en vrachten, komen de gevolgen daarvan slechts voor rekening van de opdrachtgever, indien en voor zover zulks uit die bepalingen voortvloeit.
14. Indien de constructies, werkwijzen, orders en aanwijzingen, bedoeld in § 5, tweede lid, dan wel de bouwstoffen of hulpmiddelen, bedoeld in § 5, derde lid, klaarblijkelijk zodanige fouten bevatten of gebreken vertonen, dat de aannemer in strijd met de eisen van redelijkheid en billijkheid zou handelen door zonder de directie daarop te wijzen tot uitvoering van het desbetreffende onderdeel van het werk over te gaan, is hij voor de schadelijke gevolgen van zijn verzuim aansprakelijk. Het in dit lid bepaalde is van overeenkomstige toepassing op de in § 5, vierde lid, en deze paragraaf, zevenentwintigste lid, bedoelde gevallen.
15. Indien de aannemer meent, behalve op de aannemingssom, op de vergoeding van de omzetbelasting en op de verrekening ingevolge de §§ 35 tot en met 39, nog andere aanspraken jegens de opdrachtgever te hebben, geeft hij daarvan zo spoedig mogelijk schriftelijk aan deze kennis en in elk geval op zodanig tijdstip dat de directie de ter zake nodige gegevens kan verzamelen. Aan het verzamelen van die gegevens verleent de aannemer zijn medewerking. De opdrachtgever of de directie kan van de aannemer nadere inlichtingen verlangen omtrent de door hem kenbaar gemaakte aanspraken.
16. De aannemer zorgt voor orde en veiligheid op het werk. Hij zorgt tevens voor een zodanige verlichting, dat een goede uitvoering van het werk gewaarborgd is.

16a. Wanneer bij de uitvoering van het werk voorwerpen of stoffen worden aangetroffen, waarvan redelijkerwijs geacht kan worden dat deze schade kunnen toebrengen aan personen, goederen of milieu, brengt de aannemer dit onmiddellijk ter kennis van de directie. Hij neemt terstond, zo mogelijk in overleg met de directie, de door de omstandigheden vereiste veiligheidsmaatregelen.

17. De aannemer is verplicht alle onbekwame dan wel ongeschikte personen, die van zijnentwege of vanwege een onderaannemer of leverancier op het werk aanwezig zijn, op verlangen van de directie onverwijld daarvan te doen verwijderen.
18. De aannemer moet gedurende de uitvoering van het werk op of in de nabijheid van de plaats, waar het wordt uitgevoerd, aanwezig zijn, tenzij de directie zulks onnodig oordeelt of een gevolmachtigde hem overeenkomstig § 4 vertegenwoordigt.
19. De aannemer zorgt er voor, dat bij de uitvoering van het werk, tenzij hijzelf of zijn gevolmachtigde ter plaatse is, steeds een persoon aanwezig is, die de opdracht heeft orders of aanwijzingen van de directie op te volgen en deze onverwijld aan hem of zijn gevolmachtigde over te brengen.
20. De aannemer verleent toegang tot het werk en het werkterrein aan de personen, die door de opdrachtgever of de directie tot toegang zijn gemachtigd, voor zover hij daartegen geen redelijke bezwaren heeft.
21. Behalve het te werk gestelde personeel en uit anderen hoofde bevoegde personen mag de aannemer andere personen op het werk en het werkterrein toelaten voor zover de opdrachtgever of de directie daartegen geen redelijke bezwaren kenbaar maakt.
22. De aannemer zorgt er voor, dat de directie en door de directie aangewezen personen, voor zover fabrieksgeheim zich daartegen niet verzet, vrije toegang hebben tot de terreinen, fabrieken, werkplaatsen en loodsen, zowel van de aannemer als van onderaannemers en leveranciers, waar werkzaamheden ten behoeve van het werk worden verricht of voor het werk bestemde bouwstoffen zijn opgeslagen, teneinde de werkzaamheden respectievelijk de bouwstoffen te inspecteren.
23. Indien uit hoofde van fabrieksgeheim vrije toegang als bedoeld in het voorgaande lid niet of niet ten volle kan worden gegeven, moet hiervan kennis worden gegeven:

    a. bij de inschrijving, indien de bevoegdheid tot het verlenen van vrije toegang bij de aannemer berust;
    b. bij de aanvraag tot goedkeuring van de betrokken onderaannemer of leverancier, indien de

bevoegdheid bij een van hen berust.
Een kennisgeving als bedoeld onder a zal niet worden aangemerkt als een aan de inschrijving verbonden voorwaarde.

24. Indien twee of meer personen tezamen een werk hebben aangenomen, zijn zij hoofdelijk voor de gehele uitvoering daarvan aansprakelijk. Zij zijn verplicht een van hen schriftelijk aan te wijzen om hen in alle opzichten te vertegenwoordigen.
25. De aannemer mag het werk niet geheel of ten dele aan een ander overdragen zonder schriftelijke goedkeuring van de opdrachtgever.
26. De aannemer kan bepaalde onderdelen van het werk in onderaanneming laten uitvoeren, mits voor de keuze van deze onderdelen en van de daarvoor in te schakelen onderaannemers de schriftelijke goedkeuring van de directie is verkregen; deze goedkeuring zal niet mogen worden onthouden op onredelijke gronden. De aannemer blijft niettemin jegens de opdrachtgever voor die onderdelen ten volle verantwoordelijk.
27. Indien door of namens de opdrachtgever het inschakelen van een bepaalde onderaannemer of leverancier is of wordt voorgeschreven, is de aannemer voor wat het presteren van die onderaannemer of leverancier betreft jegens de opdrachtgever tot niet meer gehouden dan tot datgene, waartoe de aannemer die onderaannemer of leverancier kan houden krachtens de voorwaarden door deze gehanteerd en zoals deze door de opdrachtgever zijn aanvaard of goedgekeurd.
    Indien de voorgeschreven onderaannemer of leverancier niet, niet tijdig of niet deugdelijk presteert en de aannemer het redelijkerwijs nodige heeft gedaan om nakoming en/of schadevergoeding te verkrijgen, zal de opdrachtgever de voor de aannemer ontstane meerdere kosten aan hem vergoeden, voor zover deze hem niet zijn vergoed door de onderaannemer of leverancier.
    Daartegenover zal de aannemer, op eerste verzoek van de opdrachtgever, aan deze zijn vordering op de voorgeschreven onderaannemer of leverancier cederen tot aan het door de opdrachtgever aan hem vergoede bedrag.
28. Indien onderdelen van het werk in onderaanneming worden uitgevoerd, zal de aannemer de onderaannemer volledig inlichten omtrent de bepalingen van het bestek, die bij het desbetreffende onderdeel van belang kunnen zijn, en omtrent de wijze van uitvoering.
29. Orders en aanwijzingen betreffende die onderdelen zullen door de directie uitsluitend aan de aannemer worden kenbaar gemaakt en zullen door deze aan de onderaannemer worden doorgegeven, tenzij de aannemer na overleg met de onderaannemer schriftelijk verzoekt bedoelde orders en aanwijzingen tevens rechtstreeks aan de onderaannemer mede te delen.
30. De aannemer is verplicht ter zake van de overeenkomst in Nederland domicilie te hebben voor zover hij niet reeds in Nederland is gevestigd.

Hoofdstuk IV. Aanvang, uitvoeringsduur, oplevering

§ 7. Datum van aanvang

1. Als datum van aanvang zal worden aangemerkt de vijfde werkdag na de dag waarop de aannemer het werk is opgedragen.
2. Tenzij in het bestek anders is bepaald, staat het de aannemer vrij, behoudens bezwaar van de directie, ook vóór de datum van aanvang met het werk te beginnen.

§ 8. Uitvoeringsduur, uitstel van oplevering

1. De termijn, binnen welke het werk moet worden opgeleverd, wordt in het bestek uitgedrukt:
    a. hetzij in een aantal werkbare werkdagen;
    b. hetzij in een aantal kalenderdagen, -weken of -maanden;
    c. hetzij door een bepaalde dag te noemen.
2. Indien een termijn is uitgedrukt in een aantal werkbare werkdagen, worden werkdagen, respectievelijk halve werkdagen, als onwerkbaar beschouwd, wanneer daarop door omstandigheden buiten de aansprakelijkheid van de aannemer gedurende ten minste vijf uren, respectievelijk ten minste twee uren, door het grootste deel van de arbeiders of machines niet kon worden gewerkt.
3. Als de oplevering van het werk zou moeten geschieden op een dag die geen werkdag is, geldt de eerstvolgende werkdag als de overeengekomen dag van oplevering.
4. De termijn, binnen welke het werk moet worden opgeleverd, kan door de opdrachtgever

worden verlengd, hetzij eigener beweging, hetzij op een daartoe strekkend verzoek van de aannemer. Een verzoek van de aannemer om termijnverlenging zal slechts in overweging kunnen worden genomen, indien dit schriftelijk geschiedt en – behoudens ontheffing door de directie – ten minste veertien dagen voor het verstrijken van de termijn bij de directie is bezorgd.

5. Indien door overmacht, door voor rekening van de opdrachtgever komende omstandigheden, of door het door of namens de opdrachtgever aanbrengen van bestekswijzigingen dan wel van wijzigingen in de uitvoering van het werk, niet van de aannemer kan worden gevergd dat het werk binnen de overeengekomen termijn wordt opgeleverd, heeft hij recht op termijnverlenging.

§ 8a. Beproeving

1. Beproeving van het technische installatiewerk of een of meer onderdelen daarvan vindt plaats, indien dit is overeengekomen. De beproeving geschiedt door de aannemer in aanwezigheid van de directie en dient om vast te stellen of het technische installatiewerk, of het desbetreffende onderdeel daarvan, op het gebied bestreken door de beproeving, voldoet aan hetgeen is overeengekomen voor zover dit op het tijdstip van de beproeving mogelijk is.
2. Aannemer en directie stellen in onderling overleg het tijdstip van de beproeving vast. Indien aannemer en directie niet komen tot gemeenschappelijke vaststelling van het tijdstip van de beproeving, stelt de aannemer dit tijdstip vast en geeft van dit tijdstip ten minste acht dagen tevoren schriftelijk kennis aan de directie.
3. Ten behoeve van de beproeving stelt de aannemer voor zijn rekening het nodige materieel en het personeel voor de bediening daarvan beschikbaar. De kosten van de voor de beproeving benodigde hoeveelheid water en energie zijn voor rekening van de opdrachtgever.
4. Zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vijf dagen na de beproeving, stelt de aannemer een rapport op waarin het beproevingsresultaat is opgenomen, alsmede, indien zulks is overeengekomen, een meetstaat die de meetresultaten en andere relevante gegevens vermeldt. Door de ondertekening van dit in tweevoud op te maken rapport door de aannemer en de directie staan de resultaten van de beproeving vast. Indien de directie tijdens de beproeving niet aanwezig is geweest, staan de resultaten van de beproeving vast door de enkele vermelding daarvan in het rapport.
5. Indien op grond van de beproeving is vastgesteld dat het technische installatiewerk, op het gebied bestreken door de beproeving, niet voldoet aan hetgeen is overeengekomen, zal, nadat de aannemer de nodige verbeteringen heeft aangebracht, de beproeving worden herhaald. Op deze herhaalde beproeving zijn de vorige leden van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat in dit geval de kosten voor water en energie, benodigd voor de beproeving, voor rekening van de aannemer zijn.
6. Indien op grond van de beproeving is vastgesteld dat het technische installatiewerk, op het gebied bestreken door de beproeving, voldoet aan hetgeen is overeengekomen en het technische installatiewerk ook overigens is voltooid, vindt opneming van het technische installatiewerk plaats zoals bedoeld in § 9.

§ 9. Opneming en goedkeuring

1. De opneming van het werk geschiedt op schriftelijke, tot de directie gerichte aanvrage van de aannemer, waarin deze mededeelt op welke dag het werk naar zijn oordeel voltooid zal zijn. De directie kan genoegen nemen met een mondelinge mededeling, welke in het dagboek of weekrapport, bedoeld in § 27, wordt aangetekend.
2. De opneming geschiedt zo spoedig mogelijk en in de regel binnen acht dagen na de in het eerste lid bedoelde dag. De dag en het tijdstip van opneming worden aan de aannemer tijdig en zo mogelijk ten minste drie dagen tevoren schriftelijk medegedeeld. De directie kan verlangen, dat de aannemer of zijn gevolmachtigde bij de opneming tegenwoordig is.
3. Nadat het werk is opgenomen, wordt aan de aannemer binnen acht dagen schriftelijk medegedeeld, of het al dan niet is goedgekeurd, in het laatste geval met opgaaf van de gebreken, die de redenen voor de onthouding van de goedkeuring zijn. Wordt het werk goedgekeurd, dan wordt als dag van goedkeuring aangemerkt de dag waarop de desbetreffende mededeling aan de aannemer is verzonden.
4. Met toestemming van de aannemer kan, in plaats van de schriftelijke mededeling bedoeld in het vorige lid, worden volstaan met een overeenkomstige aantekening in het dagboek of weekrapport, met vermelding van de datum der aantekening. Alsdan wordt, indien het werk

wordt goedgekeurd, als dag van goedkeuring aangemerkt de dag waarop de desbetreffende aantekening is geplaatst.

5. Wordt niet binnen acht dagen na de opneming een schriftelijke mededeling, of het werk al dan niet is goedgekeurd, aan de aannemer verzonden dan wel, in het geval bedoeld in het vierde lid, een overeenkomstig aantekening in het dagboek of weekrapport geplaatst, dan wordt het werk geacht op de achtste dag na de opneming te zijn goedgekeurd.
6. Geschiedt de opneming niet binnen vijftien dagen na de in het eerste lid bedoelde dag, dan kan de aannemer bij aangetekende brief een nieuwe aanvrage tot de directie richten, met verzoek het werk binnen acht dagen op te nemen. Voldoet de directie niet aan dit verzoek, dan wordt het werk geacht op de achtste dag na de verzending van die brief te zijn goedgekeurd.
7. Kleine gebreken, die gevoeglijk vóór een nog volgende betalingstermijn kunnen worden hersteld, zullen geen reden tot onthouding van goedkeuring mogen zijn, mits zij een eventuele ingebruikneming niet in de weg staan. De aannemer is gehouden de in dit lid bedoelde gebreken zo spoedig mogelijk te herstellen.
8. Met betrekking tot een heropneming na onthouding van goedkeuring vinden de bovenvermelde bepalingen overeenkomstige toepassing.
9. Bij een heropneming zullen andere gebreken dan die, welke overeenkomstig het zevende lid aan de aannemer zijn opgegeven, alleen dan reden tot hernieuwde onthouding van goedkeuring kunnen zijn, indien zij eerst na de voorafgegane opneming aan de dag zijn getreden.

§ 10. Oplevering

1. Het werk wordt als opgeleverd beschouwd, indien het overeenkomstig het bepaalde in § 9 is of geacht wordt te zijn goedgekeurd.
   De dag, waarop het werk is of geacht wordt te zijn goedgekeurd, geldt als dag waarop het werk als opgeleverd wordt beschouwd.

1a. Indien in het bestek is voorgeschreven dat de aannemer de opdrachtgever bedienings- en onderhoudsvoorschriften zal verstrekken met betrekking tot het technische installatiewerk, overhandigt hij deze op het tijdstip van ingebruikneming van het technische installatiewerk, of van het desbetreffende onderdeel daarvan, dan wel uiterlijk op de dag waarop het technische installatiewerk als opgeleverd wordt beschouwd. Indien in het bestek is voorgeschreven dat de aannemer de opdrachtgever revisietekeningen met betrekking tot het technische installatiewerk zal verstrekken, overhandigt hij deze uiterlijk drie maanden na de dag waarop het technische installatiewerk als opgeleverd wordt beschouwd.

2. Indien de aannemer niet een aanvrage om opneming als bedoeld in § 9, eerste lid, tot de directie heeft gericht, doch de opdrachtgever het werk voltooid acht, kan deze de aannemer zulks schriftelijk mededelen. De vijfde dag na de verzending van deze mededeling geldt dan als dag waarop het werk als opgeleverd wordt beschouwd.
3. De opdrachtgever kan het werk, voordat dit voltooid is, of een al dan niet voltooid onderdeel daarvan, in gebruik nemen of doen nemen mits de ingebruikneming een voldoende voortgang van het werk niet in gevaar brengt. De opdrachtgever gaat hiertoe niet over dan nadat hij dit schriftelijk aan de aannemer heeft medegedeeld en hij deze heeft gehoord en een opneming, dan wel – indien het een technisch installatiewerk betreft – een beproeving en opneming als bedoeld in § 8a van het in gebruik te nemen werk of onderdeel daarvan heeft plaatsgevonden. Indien door de ingebruikneming meer wordt verlangd van de aannemer dan redelijkerwijs van hem kan worden gevergd, zal dit worden verrekend als meer werk. Indien door de ingebruikneming schade aan het werk ontstaat komt deze schade niet voor rekening van de aannemer. Door de in dit lid bedoelde ingebruikneming en opneming wordt het werk, dan wel dat onderdeel, niet als opgeleverd beschouwd. Voor technische installatiewerken geldt dat indien in het bestek een onderhoudstermijn als bedoeld in § 11 is voorgeschreven, door de in dit lid bedoelde ingebruikneming de onderhoudstermijn onmiddellijk ingaat na de dag van ingebruikneming.

§ 11. Onderhoudstermijn

1. Indien in het bestek een onderhoudstermijn is voorgeschreven, gaat deze termijn in onmiddellijk na de dag waarop het werk overeenkomstig het bepaalde in § 10, eerste of tweede lid, als opgeleverd wordt beschouwd.
2. De aannemer is gehouden gebreken, welke in de onderhoudstermijn aan de dag treden, te

herstellen, met uitzondering echter van die, waarvoor de opdrachtgever op grond van § 5, tweede lid de verantwoordelijkheid draagt of waarvoor hij op grond van § 5, derde of vierde lid, aansprakelijk is. Onder de in dit lid bedoelde gebreken vallen niet die gebreken die het gevolg zijn van onjuist of onzorgvuldig gebruik dan wel gekwalificeerd kunnen worden als normaal te verwachten slijtage als gevolg van het feitelijke gebruik.

3. Het in het tweede lid bedoelde herstel geschiedt voor rekening van de aannemer, tot genoegen van de directie en binnen een door haar in billijkheid te stellen termijn.
4. In de onderhoudstermijn optredende schade aan het werk is voor rekening van de opdrachtgever, met uitzondering echter van die schade, welke het gevolg is van door de aannemer verricht onvoldoend werk. In het laatste geval is het bepaalde in het derde lid van overeenkomstige toepassing.
5. Indien de aannemer zich desgevraagd verbindt tot herstel van niet voor zijn rekening komende gebreken of schade aan het werk, geschiedt de verrekening daarvan als meer werk.
6. Na afloop van de onderhoudstermijn zal het werk wederom worden opgenomen om te constateren, of de aannemer aan zijn verplichtingen heeft voldaan, waarbij wordt gehandeld overeenkomstig het bepaalde in § 9.

§ 12. Aansprakelijkheid van de aannemer na de oplevering

1. Na de dag, waarop het werk overeenkomstig het bepaalde in § 10, eerste of tweede lid, als opgeleverd wordt beschouwd, is de aannemer niet meer aansprakelijk voor tekortkomingen aan het werk.
2. Het in het eerste lid bepaalde lijdt uitzondering indien sprake is van een gebrek:
   (a) dat toe te rekenen is aan de aannemer en
   (b) dat bovendien ondanks nauwlettend toezicht tijdens de uitvoering dan wel bij de opneming van het werk als bedoeld in § 9, tweede lid, door de directie redelijkerwijs niet onderkend had kunnen worden
   en waarvan
   (c) de aannemer binnen een redelijke termijn na de ontdekking mededeling is gedaan.
3. (Vervallen).
4. De rechtsvordering uit hoofde van een gebrek waarvoor de aannemer krachtens het tweede lid aansprakelijk is, is niet ontvankelijk indien zij wordt ingesteld na verloop van:
   (a) vijf jaren na de in het eerste lid bedoelde dag, of
   (b) tien jaren na de in het eerste lid bedoelde dag, indien het werk geheel of gedeeltelijk is ingestort of dreigt in te storten dan wel ongeschikt is geraakt of ongeschikt dreigt te geraken voor de bestemming waarvoor het blijkens de overeenkomst bedoeld is en dit slechts kan worden verholpen of kan worden voorkomen door het treffen van zeer kostbare voorzieningen.
5. Indien in het bestek een onderhoudstermijn is voorgeschreven, treedt voor de toepassing van deze paragraaf de dag na het verstrijken van die termijn in de plaats van de in het eerste lid bedoelde dag en wordt onder opneming van het werk verstaan: de opneming genoemd in § 11, zesde lid.

Hoofdstuk V. Wijziging tijdstippen van uitvoering, schorsing, beëindiging in onvoltooide staat

§ 13. Wijziging tijdstippen van uitvoering

1. De directie is bevoegd:
   a. indien in het bestek een onderhoudstermijn als bedoeld in § 11, eerste lid, is voorgeschreven, de uitvoering van ondergeschikte werkzaamheden tot in die onderhoudstermijn te verschuiven;
   b. bij meerjarig onderhoud de uitvoering van werken, waartoe de aannemer in een bepaald jaar verplicht is, in een ander jaar binnen de duur van dit onderhoud te verlangen.
2. Indien het voorafgaande aanleiding tot verrekening geeft, wordt daarvoor overeenkomstig het bepaalde in § 36 een regeling getroffen.

§ 14. Schorsing van het werk en beëindiging van het werk in onvoltooide staat

1. De opdrachtgever is bevoegd de uitvoering van het werk voor het geheel of voor een gedeelte te schorsen.

2. In spoedeisende gevallen is de directie, hangende de beslissing van de opdrachtgever, voorlopig tot zodanige schorsing bevoegd.
3. Gedurende de schorsing is de aannemer verplicht:
   a. in overleg met de directie gepaste maatregelen te nemen ter voorkoming en beperking van schade, die aan het werk zou kunnen ontstaan;
   b. na te laten zowel hetgeen schade aan het werk ten gevolge zou kunnen hebben als hetgeen de latere voortzetting zou kunnen bemoeilijken.
4. Voorzieningen, die de aannemer ten gevolge van de schorsing moet treffen, worden als meer werk met hem verrekend. Schade, die de aannemer ten gevolge van de schorsing lijdt, wordt hem vergoed.
5. Indien de schorsing langer dan één maand duurt, kan de aannemer bovendien vorderen, dat een evenredige betaling voor het uitgevoerde gedeelte van het werk plaats heeft. Daarbij wordt rekening gehouden met de nog niet verwerkte bouwstoffen, voor zover deze in verband met het bepaalde in § 19 eigendom van de opdrachtgever zijn geworden. Nog niet verwerkte voor keuring gereed zijnde bouwstoffen worden op verzoek van de aannemer eerst nog gekeurd.
6. Indien de schorsing van het gehele werk langer duurt dan zes maanden, is de aannemer bevoegd het werk in onvoltooide staat te beëindigen.
7. De opdrachtgever is bevoegd de aannemer op te dragen het werk in onvoltooide staat te beëindigen.
8. Wanneer door voor rekening van de opdrachtgever komende omstandigheden de uitvoering van het werk gedurende meer dan twee maanden ononderbroken is vertraagd, is de aannemer bevoegd het werk in onvoltooide staat te beëindigen.
9. In de gevallen bedoeld in het zesde, zevende en achtste lid zal de opdrachtgever zo spoedig mogelijk na de beëindiging het werk overnemen. De aannemer is tot aan de overneming van het werk door de opdrachtgever gehouden de in het derde lid bedoelde verplichtingen na te komen.
10. De aannemer heeft alsdan recht op de aannemingssom, vermeerderd met de kosten die hij als gevolg van de niet voltooiing heeft moeten maken en verminderd met de hem door de beëindiging bespaarde kosten. Aanspraken van de aannemer en de opdrachtgever op hetgeen overigens ter zake van de overeenkomst verschuldigd is blijven onverlet.

Hoofdstuk VI. Werkterrein, reclame

§ 15. Werkterrein

1. Indien in het bestek oppervlakten van grond of water als werkterrein zijn aangeduid, heeft de aannemer daarover de kosteloze beschikking, zolang de uitvoering van het werk dit nodig maakt. Gebruik van ander terrein of water als werkterrein is voor rekening van de aannemer.
2. De directie wijst aan, na overleg met de aannemer, welke gedeelten van het werkterrein in gebruik mogen worden genomen als opslagplaatsen en voor de plaatsing van keten, loodsen, hulpwerken en andere hulpmiddelen.
3. De aannemer kan vóór de aanvang van het werk schriftelijk vorderen, dat de toestand van het werkterrein zo goed mogelijk wordt vastgesteld, in welk geval de opneming door de directie in samenwerking met en voor rekening van de aannemer ten spoedigste plaats vindt. Indien daarbij afwijkingen ten opzichte van de in het bestek omschreven toestand aan het licht komen, is het bepaalde in § 29, derde lid, van toepassing.
4. Na gebruik en uiterlijk bij de oplevering moet het werkterrein naar genoegen van de directie zoveel mogelijk weder in de oorspronkelijke toestand worden opgeleverd.

§ 16. Afsluiting, reclame

1. Indien de opdrachtgever afsluiting van het werk en het werkterrein nodig oordeelt, wordt de wijze van afsluiting in het bestek omschreven.
2. De opdrachtgever heeft het recht om na overleg met de aannemer op schuttingen en afrasteringen, welke dienen ter afsluiting van het werk of het werkterrein, alsmede elders op het werkterrein of aan het werk reclame of andere kennisgevingen aan te brengen.
3. Aan de aannemer is het evenwel toegestaan op een deel van die plaatsen aanduidingen van zijn naam en bedrijf aan te brengen, mits plaats, uiterlijk en afmetingen hiervan door de directie zijn goedgekeurd. Hetzelfde kan door de directie op een door tussenkomst van de aannemer gedaan verzoek aan onderaannemers en leveranciers worden toegestaan.

Hoofdstuk VII. Bouwstoffen

§ 17. Verwerking van bouwstoffen

1. Met inachtneming van § 5, derde en vierde lid, alsmede § 6, zevenentwintigste lid, staat de aannemer in voor de goede hoedanigheid van de bouwstoffen, voor de geschiktheid voor hun bestemming en het voldoen aan de gestelde eisen, alsmede voor de tijdige levering.
2. Indien en voor zover in het bestek is bepaald dat bouwstoffen gekeurd moeten worden, mag de aannemer deze niet verwerken voordat deze zijn goedgekeurd.
3. De directie kan verlangen, dat goedgekeurde bouwstoffen ook nadat zij zijn verwerkt alsnog worden vervangen, indien daaraan na de keuring nog gebreken worden geconstateerd. Deze vervanging geschiedt voor rekening van de opdrachtgever en wordt als meer werk verrekend, onverminderd het recht van de aannemer op schadevergoeding, indien daartoe gronden zijn. Indien echter het gebrek redelijkerwijs niet door de directie had kunnen worden onderkend en het gebrek aan de aannemer kan worden toegerekend, komt deze vervanging voor rekening van de aannemer.
4. De directie is bevoegd een bewijs van oorsprong van bouwstoffen te verlangen.
5. Indien de directie zulks goed vindt, zal de aannemer in plaats van met een fabrieksnaam aangeduide bouwstoffen andere mogen leveren, mits van overeenkomstige hoedanigheid. De directie onthoudt de goedkeuring niet op onredelijke gronden.

§ 18. Keuring van bouwstoffen

1. Indien en voor zover in het bestek is bepaald dat bouwstoffen door de directie worden gekeurd, worden deze in geval van goedkeuring zo nodig gemerkt. Door de opdrachtgever ter beschikking gestelde bouwstoffen worden geacht te zijn goedgekeurd.
   Indien voorgeschreven is dat bouwstoffen moeten worden geleverd met een kwaliteitsverklaring afkomstig van een door de Raad voor de Accreditatie erkende certificatie-instelling, wordt in het kader van de keuring volstaan met een uitwendige visuele beoordeling. De kwaliteitsverklaring wordt door de aannemer ter gelegenheid van de beoordeling door de directie aan haar ter beschikking gesteld.
2. Ten behoeve van de keuring moeten de monsters en bouwstoffen tijdig op het werk of in de werkplaatsen worden aangevoerd. Zolang de directie zulks nodig oordeelt, blijven door de aannemer ingediende monsters onder haar berusting; zij zijn evenwel voor zijn rekening en blijven voor hem toegankelijk.
3. De aannemer verleent bij de keuring, alsmede bij het merken van goedgekeurde bouwstoffen, de nodige hulp en stelt daartoe personeel en eenvoudige hulpmiddelen ter beschikking.
4. De aannemer is bevoegd bij de keuring aanwezig te zijn of zich te doen vertegenwoordigen; de directie kan dit van hem verlangen.
5. De directie is bevoegd bouwstoffen door derden te doen onderzoeken; de hieraan verbonden kosten zijn voor rekening van de opdrachtgever, behoudens het bepaalde in het zesde lid, onder d.
6. Voor rekening van de aannemer komen de kosten van:
   a. het beschikbaar stellen van de voor de keuring nodige bouwstoffen;
   b. het brengen van de bouwstoffen in een voor de keuring geschikte samenstelling en vorm;
   c. de emballage en de verzending van elders te keuren bouwstoffen;
   d. het in het vijfde lid bedoelde onderzoek, indien dit tot afkeuring leidt, tenzij het een bouwstof betreft, in het bestek aangeduid met een fabrieksnaam, of waarvan de leverancier door of namens de opdrachtgever is aangewezen;
   e. de in het twaalfde lid bedoelde herkeuring, indien de deskundige de afkeuring handhaaft.
7. De in het vorige lid bedoelde kosten worden zo nodig overeenkomstig § 42, zesde lid, verrekend.
8. De keuring geschiedt – ter keuze van de directie – op het werk, in de middelen van vervoer of elders, zo spoedig mogelijk na aanvoer of gereedkoming. Indien, ondanks een door de directie ontvangen schriftelijk verzoek van de aannemer om bouwstoffen te keuren, uiterlijk op een in dat verzoek vermeld redelijk tijdstip de schriftelijke mededeling van de uitslag van de keuring niet door de aannemer is ontvangen, worden die bouwstoffen geacht te zijn goedgekeurd. Onder een schriftelijk verzoek en onder een mededeling als in dit lid bedoeld wordt mede verstaan een aantekening in het dagboek of weekrapport, bedoeld in § 27.

9. Verzoekt de aannemer om keuring op een andere plaats dan door de directie is voorgeschreven, dan wordt dat niet geweigerd, indien toestaan niet in strijd is met de belangen van een goede hoedanigheid van het werk en van doeltreffende controle en mits de aannemer de hogere kosten ervan voor zijn rekening neemt.
10. Waardevermindering en verlies van voor de keuring gebezigde bouwstoffen worden aan de aannemer niet vergoed.
11. Ingeval van afkeuring van bouwstoffen kan zowel de directie als de aannemer vorderen, dat een in onderlinge overeenstemming getrokken monster uit die bouwstoffen tot na de beslechting van het uit die afkeuring mogelijk voortvloeiend geschil wordt bewaard. Deze monsters worden door beiden gewaarmerkt. De bewaring geschiedt op een in onderlinge overeenstemming te bepalen plaats.
12. De aannemer heeft de bevoegdheid om ingeval van afkeuring van bouwstoffen herkeuring aan te vragen door een in overeenstemming met de opdrachtgever aan te wijzen deskundige, aan wiens uitspraak partijen ook in een later geschil gebonden zijn.
13. Afgekeurde bouwstoffen worden zo spoedig mogelijk afgezonderd en van het werk verwijderd, ook indien zij reeds mochten zijn verwerkt.

§ 19. Eigendom van bouwstoffen

1. Alle voor het werk bestemde bouwstoffen worden – zonder dat de opdrachtgever daardoor aansprakelijk wordt voor betalingen aan leveranciers of andere rechthebbenden – eigendom van de opdrachtgever, zodra zij zijn goedgekeurd en de aannemer door overlegging van (een) verklaring(en) volgens het bij de UAV behorende bijlage B heeft aangetoond, dat de leveranciers en eventuele andere rechthebbenden afstand doen van alle aanspraken op die bouwstoffen ten behoeve van de opdrachtgever.
2. Geen overdracht van eigendom aan de opdrachtgever als bedoeld in het eerste lid wordt geacht te hebben plaats gevonden:

    a. indien een schuldeiser van de opdrachtgever beslag legt op de in het eerste lid bedoelde bouwstoffen;
    b. indien de opdrachtgever failliet wordt verklaard of hem surseance van betaling wordt verleend en het werk door de curator dan wel door de opdrachtgever en diens bewindvoerders niet wordt voortgezet.

    Het in dit lid bepaalde lijdt nochtans uitzondering met betrekking tot die bouwstoffen, welke de opdrachtgever aan de aannemer heeft betaald.
3. Na voltooiing van het werk overgebleven bouwstoffen worden aan de aannemer teruggegeven en als niet geleverd beschouwd, behoudens toepassing van § 36, achtste lid.

§ 20. Zorg voor bouwstoffen

De aannemer draagt zorg voor de goedgekeurde en de door de opdrachtgever ter beschikking gestelde bouwstoffen, alsmede voor de uit het werk komende bouwstoffen. Verlies, vermissing of beschadiging van deze bouwstoffen is voor zijn rekening, behoudens het bepaalde in § 44.

§ 21. Oude bouwstoffen

1. Tenzij het bestek anders bepaalt, blijven de uit het werk komende oude bouwstoffen eigendom van de opdrachtgever.
2. (Vervallen).
3. (Vervallen).
4. De aannemer is niet verantwoordelijk voor de hoedanigheid van uit het werk komende bouwstoffen, voor zover achteruitgang van die hoedanigheid niet aan hem is toe te rekenen.

§ 22. Garantie voor een onderdeel

1. Het bepaalde in deze paragraaf is van toepassing, tenzij het bestek anders bepaalt.
2. Indien in het bestek is vermeld dat één of meer onderdelen van het werk moeten worden gegarandeerd, zal de aannemer op eerste aanzegging van de opdrachtgever zo spoedig mogelijk de tijdens de garantieperiode optredende gebreken voor zijn rekening herstellen. Gebreken in de zin van deze bepaling zijn gebreken, waarvan de opdrachtgever aannemelijk

maakt dat die met grote mate van waarschijnlijkheid moeten worden toegeschreven aan een omstandigheid, die aan de aannemer kan worden toegerekend.
3. Indien in het bestek is vermeld dat een onderdeel van het werk door een onderaannemer of een leverancier moet worden gegarandeerd, draagt de aannemer zorg voor het verstrekken van de garantie door de onderaannemer of leverancier aan de opdrachtgever. Indien deze garantie niet door de onderaannemer of leverancier wordt verstrekt, wordt een dienovereenkomstige garantie door de aannemer verstrekt.
4. Een op grond van deze paragraaf overeengekomen garantie geldt vanaf het gereedkomen of de levering van het gegarandeerde onderdeel gedurende de in het bestek genoemde periode.

Hoofdstuk VIII. Hulpmiddelen

§ 23. Loodsen en andere hulpmiddelen

1. De verplichtingen van de aannemer met betrekking tot het ter beschikking stellen, onderhouden, en verwijderen van loodsen en/of directieverblijf en andere hulpmiddelen worden in het bestek omschreven.
2. (Vervallen).
3. (Vervallen).

§ 24. Hulpmiddelen van de opdrachtgever

1. Indien aan de aannemer het gebruik van gebouwen, terreinen en hulpmiddelen van de opdrachtgever is opgedragen of vergund, komen het onderhoud en het herstel, zolang het gebruik duurt, voor rekening van de aannemer.
2. Ingeval van verloren gaan door het in het eerste lid bedoelde gebruik, is hij verplicht tot vergoeding van de schade.
3. Zodra het in gebruik genomene voor de uitvoering van het werk niet meer nodig is, stelt de aannemer het, zoveel doenlijk in gelijke staat als hij het heeft ontvangen, weer ter beschikking van de opdrachtgever en bergt de hulpmiddelen op door of namens hem aan te wijzen plaatsen op.

§ 25. Gezonken materieel

1. Indien ten behoeve van het werk in gebruik zijnde hulpmiddelen, zoals vaartuigen en werktuigen, dan wel voor het werk bestemde bouwstoffen gezonken zijn in wateren, welke bij de opdrachtgever in eigendom of beheer zijn, is de aannemer verplicht ze met inbegrip van lading en toebehoren te lichten en te verwijderen.
2. Hij is in de gevallen, bedoeld in het eerste lid, verplicht dadelijk de vereiste aanduiding en verlichting aan te brengen, zo spoedig mogelijk de eerste maatregelen tot lichting, zoals het onderdoor brengen van kettingen, te nemen en de lichting in zo kort mogelijke tijd te voltooien.
3. De in de voorgaande leden bedoelde werkzaamheden geschieden op kosten van de aannemer, tenzij het in het eerste lid bedoelde zinken is veroorzaakt door een omstandigheid die voor rekening van de opdrachtgever komt.

Hoofdstuk IX. Uitvoering

§ 26. Algemeen tijdschema, werkplan

1. De aannemer stelt zo spoedig mogelijk een op de aard van het werk afgestemd algemeen tijdschema op.
   In dit algemene tijdschema wordt duidelijk aangegeven op welke wijze, in welke volgorde, met welk materieel en met welke hulpmiddelen de aannemer voornemens is het werk en zijn onderdelen uit te voeren alsmede welke tijdsduur hij voor elk onderdeel nodig acht.
   Tevens wordt daarin aangegeven op welke tijdstippen de aannemer ten behoeve van de voortgang van het werk en de volgorde van de onderdelen ervan zal dienen te beschikken over datgene waarvoor de opdrachtgever of de directie volgens de overeenkomst dient te zorgen.
   Het algemene tijdschema dient te voldoen aan de eisen, die ten aanzien van de uitvoering van het werk in de overeenkomst zijn gesteld, en wordt door de aannemer van een behoorlijke toelichting voorzien.

2. De aannemer legt het algemene tijdschema, gedateerd en ondertekend, in tweevoud aan de directie ter goedkeuring over, uiterlijk op de vijftiende werkdag na de dag waarop hem het werk is opgedragen onderscheidenlijk de directie om een algemeen tijdschema heeft verzocht.
3. De directie beslist zo spoedig mogelijk omtrent de goedkeuring van het algemene tijdschema en deelt haar beslissing, in elk geval uiterlijk op de tiende werkdag, nadat zij het heeft ontvangen, schriftelijk aan de aannemer mede. De goedkeuring wordt slechts aan het algemene tijdschema onthouden, indien uit de inhoud daarvan blijkt, dat niet aan de uit de overeenkomst voortvloeiende eisen wordt voldaan.
4. Ingeval van goedkeuring worden de beide exemplaren van het algemene tijdschema ook door de directie gedateerd en ondertekend, waarna een van de exemplaren aan de aannemer wordt toegezonden. In geval het algemene tijdschema niet wordt goedgekeurd, wordt de aannemer met de redenen hiervan schriftelijk in kennis gesteld. De aannemer legt in dat geval zo spoedig mogelijk, doch binnen tien werkdagen, een nieuw algemeen tijdschema, waarbij met de bezwaren van de directie rekening is gehouden, ter goedkeuring aan de directie over. Ten aanzien van de beslissing op het nieuwe algemene tijdschema is het derde lid van overeenkomstige toepassing.
5. Het algemene tijdschema geldt als een leidraad voor de aannemer en verzwaart de voor hem uit de overeenkomst voortvloeiende verplichtingen niet. De goedkeuring door de directie van het algemene tijdschema en daarin onder haar goedkeuring aangebrachte wijzigingen ontheffen de aannemer niet van zijn verplichtingen om het werk naar de uit de overeenkomst voortvloeiende eisen uit te voeren en tijdig te voltooien.
6. Indien van de aannemer wordt verlangd, dat hij in plaats van of naast het in deze paragraaf bedoelde algemene tijdschema een gedetailleerd werkplan aan de directie overlegt, wordt zulks, onder vermelding van de aan dit werkplan te stellen eisen, in de overeenkomst vermeld. Voor zover de overeenkomst niet anders vermeldt, is het bepaalde in het eerste tot en met het vijfde lid alsdan van overeenkomstige toepassing.
7. Wijzigingen door de directie in het goedgekeurde algemene tijdschema of gedetailleerde werkplan aangebracht geven de aannemer aanspraak op bijbetaling, indien van hem meer wordt verlangd dan redelijkerwijs van hem kan worden gevergd.

§ 27. Dagboek, lijsten, rapporten, verslagen van bouwvergaderingen

1. De directie maakt weekrapporten op. Hierin worden onder meer aantekeningen opgenomen betreffende:
   – de vordering en de stand van het werk;
   – de onwerkbare dagen en het verleende uitstel van oplevering;
   – de aan- en afvoer en goedkeuring van bouwstoffen;
   – de aan- en afvoer van materieel en hulpmiddelen;
   – bestekswijzigingen, meer en minder werk, verwerkte hoeveelheden en stelposten;
   – opneming, goedkeuring en oplevering van het werk;
   – de verstrekking van tekeningen;
   – voorvallen betreffende de veiligheid en/of gezondheid van personen.
2. De in het eerste lid bedoelde aantekeningen worden telkens uiterlijk op de vijfde werkdag na het verstrijken van de werkweek, waarop zij betrekking hebben, opgenomen in het weekrapport, dat terstond na het opmaken door de directie wordt ondertekend.
3. Het door de directie ondertekende weekrapport wordt zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk op de vijftiende werkdag na het verstrijken van de werkweek, waarop het betrekking heeft, aan de aannemer ter ondertekening voorgelegd. Aan de aannemer wordt afschrift van de weekrapporten verstrekt.
4. Indien de aannemer zich met de inhoud van het weekrapport kan verenigen, tekent hij dit voor akkoord uiterlijk op de vijfde werkdag, nadat het hem is voorgelegd.
5. Indien de aannemer zich met de inhoud van het weekrapport niet kan verenigen, ondertekent hij dit eveneens uiterlijk op de vijfde werkdag, nadat het hem is voorgelegd, doch onder toevoeging van een aantekening, waaruit blijkt tegen welke gedeelten en om welke redenen hij bezwaar heeft.
6. Ingeval de directie niet alleen weekrapporten opmaakt maar ook een dagboek bijhoudt, is op dit dagboek het bepaalde in het eerste tot en met het vijfde lid van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat geen afschrift van het dagboek aan de aannemer wordt verstrekt, tenzij deze daarom verzoekt.
7. Indien dit in de overeenkomst is voorgeschreven of na de opdracht door de directie wordt

verlangd, verstrekt de aannemer telkens uiterlijk op de vijfde werkdag na het verstrijken van een werkweek een op die week betrekking hebbende, door hem gedateerde en ondertekende lijst, bevattende opgaven omtrent het personeel en voorts zodanige verdere mededelingen als door de directie worden gewenst.

8. Indien ten behoeve van het werk buiten het werkterrein werkzaamheden worden verricht, kan de directie vorderen, dat de aannemer daaromtrent uiterlijk op de vijfde werkdag na het verstrijken van een werkweek een door hem ondertekend rapport in tweevoud bij haar indient. In dit rapport worden aantekeningen als in het eerste lid bedoeld en betrekking hebbend op de in voornoemde werkweek verrichte werkzaamheden opgenomen.
9. Indien is overeengekomen dat tijdens de uitvoering van het werk bouwvergaderingen worden gehouden, maakt de directie daarvan verslagen. De verslagen worden zo spoedig mogelijk aan de aannemer ter ondertekening voorgelegd. Indien de aannemer zich met de inhoud van het verslag niet kan verenigen, wordt aan het verslag een aantekening toegevoegd waaruit blijkt tegen welke gedeelten en om welke reden hij bezwaar heeft. Het verslag wordt in de daarop volgende bouwvergadering vastgesteld.

§ 28. Afbakening, peilingen en opmetingen

De aannemer zal voor zijn rekening:

a. het werk uitzetten en de vereiste profielen en bakens stellen;
b. ten behoeve van afbakening, peilingen en opmetingen geschikt personeel en hulpmiddelen, als: roei- en peilboten, meetinstrumenten, bakens, enz., ter beschikking van de directie stellen;
c. de gedane uitzetting en afbakening in goede staat onderhouden, zolang de directie dit nodig oordeelt.

§ 29. Verschillen in afmetingen of in de toestand van bestaande werken en terreinen

1. Indien de in de beschrijving van het werk vermelde afmetingen niet overeenkomen met die, voorkomende op de tekening, is de aannemer verplicht de door hem geconstateerde afwijking ter kennis te brengen van de directie, opdat deze, zo zij zulks nodig acht, kan besluiten van de in § 2, vierde lid, bedoelde rangorde af te wijken. Een zodanig besluit van de directie wordt als een bestekswijziging aangemerkt.
2. Indien de in het bestek aangegeven afmetingen niet overeenkomen met die, voorkomende in de werkelijkheid, is de aannemer verplicht de door hem geconstateerde afwijking ter kennis te brengen van de directie, teneinde met deze overleg te plegen omtrent hetgeen moet geschieden om, gelet op de afwijking, het werk juist uit te voeren. De gebleken afwijking geeft, afgezien van de verrekening van meer en minder werk, welke uit het bestek mocht voortvloeien, de aannemer aanspraak op bijbetaling, indien die afwijking van zodanige aard is, dat de gevolgen daarvan redelijkerwijs niet voor zijn rekening dienen te komen.
3. Verschillen tussen de tijdens de uitvoering blijkende toestand van bestaande gebouwen, werken en terreinen enerzijds en de in het bestek aangeduide toestand anderzijds geven, afgezien van de verrekening van meer en minder werk, welke uit het bestek mocht voortvloeien, de aannemer aanspraak op bijbetaling, indien die verschillen van zodanige aard zijn, dat de gevolgen daarvan redelijkerwijs niet voor zijn rekening dienen te komen. Overigens draagt de opdrachtgever de verantwoordelijkheid voor de juistheid van de door of namens hem verstrekte gegevens. Het in dit lid bepaalde is ook van toepassing indien in het bestek geen toestand of gegevens zijn aangeduid, doch de tijdens de uitvoering blijkende toestand afwijkt van die welke de aannemer redelijkerwijs had mogen verwachten.

§ 30. Voorziening in waterkering, waterdoorlaat en verkeer

1. De aannemer mag het werk of onderdelen daarvan, waardoor de belangen van waterkering of waterdoorlaat zouden kunnen worden geschaad of stremming of stoornis in of hinder aan of gevaar voor het verkeer te land, te water of door de lucht zou kunnen worden veroorzaakt, slechts uitvoeren, indien en zolang hij met het oog op die belangen de nodige voorzieningen heeft getroffen.
2. Onder de in het eerste lid bedoelde voorzieningen worden verstaan: tijdelijke werken, afsluitingen, waarschuwingsborden, kentekens, verlichting en andere veiligheidsmaatregelen, die door wettelijke voorschriften worden vereist of uit anderen hoofde nodig mochten zijn.

3. Zolang hinder aan of stoornis in het verkeer te land, te water of door de lucht wordt toegebracht, moet ten behoeve van dat verkeer de nodige hulp worden beschikbaar gesteld.
4. De in deze paragraaf bedoelde voorzieningen en hulp zijn voor rekening van de aannemer, met dien verstande, dat dit voor tijdelijke werken van betekenis of maatregelen van ingrijpende aard slechts geldt, indien deze in de overeenkomst zijn omschreven.

§ 31. Verband met andere werken

1. Indien verschillende werken in elkander grijpen, wordt dit in het bestek vermeld.
2. Tenzij in het bestek anders is bepaald, geschiedt de coördinatie van in elkander grijpende werken door de directie.
3. De aannemer gedoogt – zonder aanspraak op andere vergoedingen dan de in het volgende lid bedoelde – dat door derden, aan wie de directie zulks toestaat, tegelijkertijd en te zelfder plaatse wordt gewerkt.
4. Hij gedoogt, dat daarbij gebruik wordt gemaakt van reeds gemaakt werk en gemaakte hulpwerken. Voor dit gebruik kan de aannemer aanspraak op bijbetaling doen gelden, indien meer van hem wordt verlangd dan redelijkerwijs van hem kan worden gevergd.

§ 32. Gevonden voorwerpen

De aannemer is verplicht de vondst van alle voorwerpen, die bij de uitvoering van het werk worden gevonden en die van waarde zijn of uit een historisch of wetenschappelijk oogpunt van belang kunnen zijn, terstond aan de directie te melden en deze voorwerpen zo mogelijk in handen van de directie te stellen, tenzij het bestek anders bepaalt.

§ 33. Vermoeden van onvoldoend werk

Indien de directie vermoedt, dat het werk niet aan de bij de overeenkomst gestelde eisen voldoet, is de aannemer verplicht de maatregelen te nemen of te gedogen, die nodig zijn om vast te stellen of zulks al dan niet het geval is. Ingeval het werk niet aan deze eisen voldoet, komen de kosten van bedoelde maatregelen voor rekening van de aannemer. In het tegengestelde geval worden zij, evenals de kosten van herstel, verrekend als meer werk en wordt eventuele schade vergoed.

§ 34. Wijzigingen in de uitvoering

Wijzigingen door de directie in de uitvoering van het werk aangebracht geven de aannemer aanspraak op bijbetaling, indien van hem meer wordt verlangd dan redelijkerwijs van hem kan worden gevergd.

Hoofdstuk X. Meer en minder werk

§ 35. Verrekening van meer en minder werk

1. Verrekening van meer en minder werk vindt plaats:

    a. ingeval van bestekswijzigingen (§ 36);
    b. ingeval van afwijkingen van de bedragen van de stelposten (§ 37);
    c. ingeval van afwijkingen van geschatte hoeveelheden (§ 38, tweede lid);
    d. ingeval van afwijkingen van verrekenbare hoeveelheden (§ 39);
    e. in de gevallen waarin verrekening als meer en minder werk in deze UAV of in de overeenkomst is voorgeschreven. In deze gevallen is het bepaalde in par. 36 lid 1a van overeenkomstige toepassing.

   Aanspraken van de aannemer en de opdrachtgever op hetgeen overigens ter zake van de overeenkomst verschuldigd is blijven onverlet.
2. De verrekening van het meer werk geschiedt door bijbetaling, die van het minder werk door inhouding op de aannemingssom. De opdrachtgever en de aannemer komen overeen op welke wijze – ineens of in gedeelten – en wanneer de verrekening geschiedt van het meer en het minder werk of, indien er zowel van meer als van minder werk sprake is, van het saldo daarvan.
3. Indien omtrent wijze en tijdstip van de verrekening van het meer werk niets is overeengekomen, geschiedt deze verrekening ineens na de voltooiing van het meer werk.

4. Indien omtrent wijze en tijdstip van de verrekening van het minder werk niets is overeengekomen, geschiedt deze verrekening, met inachtneming van het bepaalde in § 40, zevende lid, ineens bij de eindafrekening van het werk.
5. Indien bij de eindafrekening van het werk blijkt, dat het totaal van het reeds verrekende en het nog te verrekenen minder werk dat van het reeds verrekende en het nog te verrekenen meer werk overtreft, heeft de aannemer recht op een bedrag gelijk aan 10% van het verschil van deze totalen. Het in dit lid bepaalde lijdt uitzondering, voor zover het minder werk het gevolg is van een verzoek van de aannemer om minder te mogen uitvoeren dan in de overeenkomst is bepaald.
6. Voor de toepassing van het bepaalde in het vijfde lid wordt onder het werk verstaan:
   a. bij aanneming in massa, de werken van de percelen gezamenlijk;
   b. bij meerjarige onderhoudsbestekken de werken van de onderhoudsjaren gezamenlijk.

§ 36. Bestekswijzigingen

1. Onder bestekswijzigingen worden verstaan wijzigingen in het bestek, het werk of de voorwaarden van uitvoering van het werk.

1a. In geval van door de opdrachtgever gewenste bestekswijzigingen kan de aannemer slechts dan een verhoging van de prijs vorderen, wanneer hij de opdrachtgever tijdig heeft gewezen op de noodzaak van een daaruit voortvloeiende prijsverhoging, tenzij de opdrachtgever die noodzaak uit zichzelf had moeten begrijpen.

2. De directie is bevoegd voor of tijdens de uitvoering van het werk bestekswijzigingen aan te brengen. Indien en voor zover deze bevoegdheid in het bestek aan de opdrachtgever is voorbehouden, is voor deze bestekswijzigingen een door de opdrachtgever aan de aannemer te verstrekken schriftelijke opdracht vereist.
3. De aannemer zal aan opdrachten tot bestekswijzigingen gevolg geven, ook indien daardoor de omvang van het werk wordt vermeerderd of verminderd, mits dientengevolge de totalen van de bijbetalingen en inhoudingen elk niet meer bedragen dan 15% van de aannemingssom dan wel het saldo van die bijbetalingen en inhoudingen niet meer bedraagt dan 10% van de aannemingssom.
4. Bestekswijzigingen worden verrekend tegen bedragen of prijzen die vóór de uitvoering van die wijzigingen of, indien hun aard dit belet, zo spoedig mogelijk tussen de opdrachtgever en de aannemer worden overeengekomen. Indien de directie overweegt om een bestekswijziging aan te brengen en daartoe de aannemer verzoekt een prijsaanbieding te doen, plegen de directie en de aannemer op verzoek van de aannemer tevoren overleg omtrent de vraag of, en zo ja onder welke omstandigheden, de aannemer aanspraak zal kunnen maken op een redelijke vergoeding van de aan het doen van de prijsaanbieding verbonden kosten.
5. Bestekswijzigingen zullen de aannemer schriftelijk worden opgedragen. De aannemer kan genoegen nemen met een overeenkomstige aantekening in het dagboek, het weekrapport of het verslag van de bouwvergadering, welke dan als schriftelijke opdracht zal worden aangemerkt. Het gemis van een schriftelijke opdracht of van een aantekening in het dagboek of weekrapport laat de aanspraken van de aannemer en van de opdrachtgever op verrekening van meer en minder werk onverlet.
6. Ten aanzien van bestekswijzigingen zal op verzoek van de directie of van de aannemer een afzonderlijke termijn worden overeengekomen, binnen welke het meer werk zal worden voltooid, hetgeen dan in de schriftelijke opdracht wordt vermeld.
7. Bij meerjarige onderhoudsbestekken wordt bij de in het derde lid vermelde totalen van bijbetalingen en van inhoudingen elk onderhoudsjaar op zichzelf beschouwd.
8. De opdrachtgever zal de reeds aangevoerde, de blijkens de vrachtbrief afgezonden en de uitsluitend ten behoeve van het werk bestelde bouwstoffen, die tengevolge van bestekswijzigingen niet kunnen worden gebruikt, voor zover deze bouwstoffen aan de gestelde eisen voldoen, overnemen of deswege een billijke schadevergoeding verlenen.

§ 37. Stelposten

1. Onder stelposten worden verstaan in het bestek als zodanig aangeduide geldbedragen, welke in de aannemingssom zijn begrepen en ten laste waarvan nader in het bestek beschreven uitgaven worden gebracht.
2. Indien de som van de uitgaven, die ten laste van een stelpost worden gedaan, hoger of lager blijkt te zijn dan het bedrag van die stelpost, zal de afwijking worden verrekend.

3. Bij de ten laste van stelposten te brengen uitgaven, die betrekking hebben op de aanschaffing van bouwstoffen, wordt gerekend met prijzen, welke zijn samengesteld uit:
   a. de prijzen op basis van franco levering op of in het vervoermiddel bij het werkterrein;
   b. een aannemersvergoeding van 10% van de onder a bedoelde prijzen.
4. (Vervallen).
5. Kosten van emballage en de terugzending daarvan komen voor rekening van de aannemer, behalve voor zover die kosten, door de invulling die aan de stelpost wordt gegeven, hoger zijn dan die waarmee de aannemer redelijkerwijs rekening heeft moeten houden.
6. De kosten van het in het werk brengen van ten laste van stelposten aangeschafte bouwstoffen zijn in de aannemingssom begrepen en worden niet afzonderlijk verrekend. Deze kosten zullen echter worden verrekend ten laste van de stelpost, waarop ook de aanschaffing van die bouwstoffen wordt verrekend, indien zij betrekking hebben op het in het werk brengen van installaties, zoals liften, centrale verwarming en dergelijke, of voor zover zij door de invulling die aan de stelpost wordt gegeven hoger zijn dan die waarmee de aannemer redelijkerwijs rekening heeft moeten houden.
7. De aanschaffing van bouwstoffen, waarvoor stelposten zijn opgenomen, geschiedt door de aannemer volgens nadere opdracht van de directie en, tenzij de directie de aannemer daarin vrijlaat, bij leveranciers die daartoe door haar worden aangewezen.
8. Bij de ten laste van stelposten te brengen uitgaven, die betrekking hebben op de verrichting van werkzaamheden, wordt gerekend met prijzen, welke zijn samengesteld uit:

   a. de voor de uitvoering nodige kosten, voor zover deze rechtstreeks op de uitvoering betrekking hebben;
   b. een aannemersvergoeding van 10% van de onder a bedoelde kosten.

   De kosten op de bouwplaats voor algemene inrichting, verzorging en uitvoering worden niet afzonderlijk verrekend, maar worden geacht in de aannemingssom te zijn begrepen, behalve voor zover die kosten, door de invulling die aan de stelpost wordt gegeven, hoger zijn dan die waarmee de aannemer redelijkerwijs rekening heeft moeten houden.
9. De verrichting van werkzaamheden als bedoeld in het achtste lid geschiedt volgens nadere opdracht van de directie door de aannemer of door derden, die daartoe door haar worden aangewezen.
10. Bij de ten laste van stelposten te brengen uitgaven, die betrekking hebben op het doen van betalingen aan derden, wordt gerekend met bedragen, welke zijn samengesteld uit:
    a. het bedrag van de aan derden gedane betaling, de omzetbelasting daarin niet begrepen;
    b. een aannemersvergoeding van 5% van het onder a bedoelde bedrag.
11. Betalingen aan derden, waarvoor stelposten zijn opgenomen, geschieden door de aannemer volgens nadere opdracht van de directie.
12. Alvorens een uitgave ten laste van een stelpost te brengen, kan de directie van de aannemer overlegging van bewijsstukken verlangen.

§ 38. Hoeveelheden

1. Onder verrekenbare hoeveelheden worden verstaan de in het bestek als zodanig aangeduide hoeveelheden; afwijkingen worden verrekend overeenkomstig het bepaalde in § 39.
2. Onder geschatte hoeveelheden worden verstaan de met de toevoeging ‘naar schatting’, ‘ongeveer’ of dergelijke aanduidingen in het bestek genoemde hoeveelheden. Een afwijking van een geschatte hoeveelheid wordt verrekend indien en voor zover er sprake is van een afwijking die meer bedraagt dan 10% van die geschatte hoeveelheid, tenzij zulks aanleiding tot onbillijkheid zou geven.
3. Afwijkingen van andere dan de in het eerste of tweede lid bedoelde hoeveelheden, welke door de directie worden verlangd of voorgeschreven, worden beschouwd als bestekswijzigingen en verrekend overeenkomstig het bepaalde in § 36.
4. Indien in het bestek hoeveelheden bouwstoffen zijn vermeld, worden daaronder verstaan, voor zover niet anders is bepaald, hoeveelheden in het werk gemeten.
5. De meting van geleverde of verwerkte bouwstoffen geschiedt door de aannemer ten overstaan van de directie en op door haar goed te keuren wijze.

§ 39. Afwijkingen van verrekenbare hoeveelheden

1. Indien in het bestek verrekenbare hoeveelheden zijn opgenomen en deze blijken te hoog of te

laag te zijn om het werk overeenkomstig de bepalingen van het bestek of de aard van het werk tot stand te brengen, zullen de afwijkingen van deze hoeveelheden worden verrekend tegen verrekenprijzen, die daartoe bij de totstandkoming van de overeenkomst zijn overeengekomen.
2. Indien een verrekenprijs voor afwijkingen van een in het bestek opgenomen verrekenbare hoeveelheid te laag of te hoog blijkt te zijn, zal een gewijzigde verrekenprijs tussen de opdrachtgever en de aannemer worden overeengekomen. De herziening zal slechts kunnen plaats vinden, indien meer dan 110% of minder dan 90% van de in het bestek opgenomen verrekenbare hoeveelheid is of zal worden verwerkt.
3. Indien overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid een verrekenprijs wordt gewijzigd, wordt de afwijking van de in het bestek opgenomen verrekenbare hoeveelheid verrekend tegen die gewijzigde verrekenprijs; zodanige wijziging leidt echter niet tot wijziging van de aannemingssom.
4. Indien voor een bepaalde bouwstof of voor een bepaald soort werk meer dan één verrekenbare hoeveelheid in het bestek is opgenomen en voor die hoeveelheden een zelfde verrekenprijs geldt, wordt voor de toepassing van het bepaalde in het tweede en derde lid het totaal van deze hoeveelheden als de in het bestek opgenomen verrekenbare hoeveelheid beschouwd.
5. In de in deze paragraaf bedoelde verrekenprijzen worden geacht begrepen te zijn alle rechtstreeks of zijdelings voor de uitvoering nodige kosten en een aannemersvergoeding. In de aannemersvergoeding worden de algemene kosten van de aannemer en een normale aannemerswinst geacht begrepen te zijn.

Hoofdstuk XI. Betaling, omzetbelasting, kortingen, verpanding

§ 40. Betaling

1. Het ingevolge de overeenkomst aan de aannemertoekomende bedrag is het saldo, gevormd door de aannemingssom, verhoogd onderscheidenlijk verlaagd met hetgeen overigens aan of door hem ter zake van de overeenkomst verschuldigd is.
2. Indien de aannemer volgens de overeenkomst recht heeft op betaling in termijnen, heeft met het oog op het verschijnen van een betalingstermijn opneming van het uitgevoerde gedeelte van het werk plaats.
3. Bij de opneming, bedoeld in het tweede lid, wordt rekening gehouden met de waarde van goedgekeurde, doch nog niet verwerkte bouwstoffen, voor zover deze krachtens § 19 eigendom van de opdrachtgever zijn geworden.
4. Geschiedt de opneming, bedoeld in het tweede lid, niet binnen acht dagen nadat de aannemer daarom heeft verzocht, dan kan de aannemer schriftelijk een nieuwe aanvrage tot de directie richten, met verzoek binnen vier dagen tot opneming over te gaan. Voldoet de directie niet aan dit verzoek, dan wordt de opneming geacht te zijn geschied en wordt het door de aannemer in zijn verzoek opgegeven termijnbedrag uitbetaald overeenkomstig het in het zesde lid bepaalde.
5. Indien de directie na een opneming, bedoeld in het tweede lid, nalaat binnen vier dagen nadat de aannemer daarom schriftelijk heeft verzocht, het resultaat van de opneming bekend te maken, wordt het door de aannemer in zijn verzoek opgegeven termijnbedrag uitbetaald overeenkomstig het in het zesde lid bepaalde.
6. De uitbetaling van een termijn zal plaats vinden binnen vier weken, nadat bij de opneming, bedoeld in het tweede lid, is gebleken, dat de aannemer recht heeft op betaling van die termijn. Indien in het bestek is bepaald, dat de betaling van een termijn eerst zal geschieden nadat de aannemer een declaratie heeft ingediend, zal de betaling plaats vinden binnen vier weken nadat de declaratie in goede orde bij de directie is ingekomen. De declaratie wordt geacht in goede orde bij de directie te zijn ingekomen indien de directie niet binnen zeven dagen na ontvangst van de declaratie aan de aannemer heeft medegedeeld dat daaraan documenten ontbreken welke nodig zijn ter beoordeling van de juistheid van de declaratie. Indien de directie tegen de inhoud van de declaratie bezwaar heeft, stelt zij de aannemer onder opgave van redenen daarvan zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vier weken na ontvangst van de declaratie, op de hoogte.
7. Indien een termijn verschenen is, waarvan het bedrag beïnvloed kan worden door de eindafrekening van het gehele werk, wordt die termijn gesteld op het bedrag, dat de aannemer, gegeven de voortgang van het werk, ontwijfelbaar toekomt en wordt dit bedrag aan hem uitbetaald.
8. Indien een termijn nog niet verschenen is, kan de opdrachtgever niettemin, zo daartoe

aanleiding bestaat, tot gedeeltelijke betaling daarvan overgaan.

9. Indien niet is overeengekomen, dat betaling in termijnen zal geschieden, ontvangt de aannemer, vooruitlopend op de eindafrekening, binnen vier weken nadat het werk is opgeleverd het bedrag, dat hem ontwijfelbaar toekomt.
10. Op de betaling van bedragen buiten de aannemingssom of van bedragen buiten de termijnen van de aannemingssom is het bepaalde in het zesde lid van overeenkomstige toepassing.
11. Zo spoedig mogelijk na de oplevering van het werk, of, indien in het bestek een onderhoudstermijn is voorgeschreven, zo spoedig mogelijk na het verstrijken daarvan, wordt de eindafrekening van het werk opgesteld. Hetgeen reeds is betaald wordt dan in mindering gebracht op hetgeen de aannemer volgens het eerste lid toekomt en het restant wordt hem binnen vier weken betaald. Indien de aannemer bij de eindafrekening een bedrag aan de opdrachtgever verschuldigd blijkt, is hij binnen vier weken tot betaling daarvan gehouden.
12. Indien door in gebreke blijven of onvermogen van de aannemer de opdrachtgever het werk geheel of gedeeltelijk uitvoert, of door anderen doet uitvoeren, wordt de betaling opgeschort, totdat zal zijn gebleken, welk bedrag dientengevolge door of aan de aannemer verschuldigd is. Het bepaalde in § 45, eerste en tweede lid, is niet van toepassing over het tijdvak van de opschorting.
13. In de in het voorgaande lid bedoelde gevallen heeft de opdrachtgever tevens het recht om voor rekening van de aannemer rechtstreeks aan onderaannemers en leveranciers een billijke vergoeding uit te keren voor de werkzaamheden en leveringen, waarvoor deze nog geen betaling genoten. De opdrachtgever gaat hiertoe niet over dan na de aannemer of diens wettelijke vertegenwoordiger ter zake te hebben gehoord.

§ 41. Omzetbelasting

1. De ter zake van het werk verschuldigde omzetbelasting is niet begrepen in de tussen opdrachtgever en aannemer overeengekomen of overeen te komen bedragen en prijzen, doch het bedrag daarvan wordt door de aannemer in zijn prijsopgaven afzonderlijk vermeld.
2. De opdrachtgever vergoedt de aannemer de ter zake van het werk verschuldigde omzetbelasting.
3. De aannemer ontvangt echter geen vergoeding van de ter zake van het werk verschuldigde omzetbelasting voor zover deze van de opdrachtgever wordt geheven.
4. De berekening van hetgeen de aannemer ingevolge de overeenkomst toekomt geschiedt met inachtneming van bedragen en prijzen, waarin de omzetbelasting niet is begrepen; de berekening van de door de opdrachtgever aan de aannemer te vergoeden omzetbelasting geschiedt afzonderlijk.
5. De vergoeding van omzetbelasting aan de aannemer geschiedt gelijktijdig met de ter zake van het werk aan hem te verrichten betalingen.

§ 42. Kortingen

1. De opdrachtgever kan wegens te late oplevering van het werk aan de aannemer kortingen op de aannemingssom opleggen. Voor de toepassing van deze paragraaf wordt als dag van oplevering aangemerkt de dag, welke door de aannemer overeenkomstig het bepaalde in § 9, eerste lid, of, ingeval van heropneming na onthouding van goedkeuring, overeenkomstig het bepaalde in § 9, achtste lid, is opgegeven, mits het werk vervolgens is of geacht wordt te zijn goedgekeurd.
2. Het bedrag der kortingen wordt in het bestek bepaald. Bij gebreke van zodanige bepaling bedraagt het € 60 per dag.
3. Geen korting wordt opgelegd voor na de opleveringstermijn verstreken dagen die geen werkdag zijn. Evenmin wordt korting opgelegd voor de zowel binnen als na bedoelde termijn gevallen dagen, dat de oplevering door overmacht is vertraagd, voor zover daarmede bij een verleende termijnverlenging geen rekening is gehouden. Vertraging in de voortgang van het werk door bedrijfsstoornissen en – indien de opleveringstermijn niet is bepaald in werkbare werkdagen – door onwerkbare dagen, wordt daarbij slechts als overmacht aangemerkt, voor zover die vertraging van ongewone duur is geweest.
4. Geen korting wordt opgelegd wegens overschrijding van een termijn, indien en voor zover deze overschrijding het gevolg is van overschrijding van een eerder geëindigde termijn, waarvoor reeds korting is opgelegd, mits de bedoelde termijnen met elkaar in verband staan.
5. Kortingen worden verbeurd enkel ten gevolge van het verschijnen van de bepaalde dag,

zonder dat deswege een ingebrekestelling nodig is om daarvan te doen blijken.
6. Kortingen en andere bedragen, die ingevolge de overeenkomst door de aannemer verschuldigd zijn, worden bij de eerstvolgende betalingstermijn en zo nodig bij volgende termijnen van betaling ingehouden of op andere wijze op de aannemer verhaald.

§ 43. Verpanding of cessie door de aannemer aan derden

1. De aannemer zal het recht op het saldo, bedoeld in § 40, eerste lid, geheel of gedeeltelijk kunnen cederen of in pand geven.
2. Indien een cessie aan de opdrachtgever is betekend, is de aannemer verplicht de akte van cessie aan de opdrachtgever over te leggen, indien deze zulks wenst.

Hoofdstuk XIa. Zekerheidstelling, verzekering

§ 43a. Zekerheidstelling

1. Het bepaalde in deze paragraaf is van toepassing, tenzij het bestek anders bepaalt.
2. Met inachtneming van hetgeen in het zevende lid is bepaald, is de opdrachtgever gerechtigd om van de aannemer te bedingen dat deze zekerheid stelt voor de nakoming van zijn verplichtingen die voortvloeien uit de overeenkomst; indien door de aannemer zekerheid dient te worden gesteld, geldt het bepaalde in het derde tot en met het zesde lid van deze paragraaf.
3. De waarde van de zekerheid is gelijk aan 5% van de aannemingssom en de zekerheid dient te worden gesteld in de vorm van een bankgarantie.
4. Indien de opdrachtgever voornemens is de bankgarantie in te roepen geeft hij de aannemer daarvan bij aangetekende brief kennis. De opdrachtgever is gerechtigd de bankgarantie in te roepen, tenzij de Raad van Arbitrage voor de Bouw, in een door de aannemer binnen tien werkdagen na de verzending van de in dit lid bedoelde kennisgeving aanhangig te maken spoedgeschil, in eerste aanleg anders beslist.
5. De zekerheid blijft van kracht tot het tijdstip waarop het werk als opgeleverd wordt beschouwd, met dien verstande dat, indien sprake is van kleine gebreken als bedoeld in § 9, zevende lid, de zekerheid van kracht blijft tot het tijdstip waarop de aannemer deze gebreken heeft hersteld. Indien in het bestek een onderhoudstermijn is voorgeschreven, blijft de zekerheid van kracht tot overeenkomstig § 11, zesde lid, is geconstateerd dat de aannemer aan zijn verplichtingen heeft voldaan.
6. Na de dag waarop het werk als opgeleverd wordt beschouwd, of indien een onderhoudstermijn is voorgeschreven, na afloop van de onderhoudstermijn, is de aannemer gerechtigd vervangende zekerheid te stellen tot een bedrag dat in redelijkheid is gemoeid met herstel van de voor zijn rekening komende gebreken. De opdrachtgever is gehouden de oorspronkelijke zekerheidstelling terug te geven nadat hij met de vervangende zekerheid heeft ingestemd en deze heeft ontvangen.
7. De opdrachtgever is niet gerechtigd om van de aannemer te bedingen dat deze zekerheid stelt voor de nakoming van zijn verplichtingen indien is overeengekomen dat de aannemingssom geheel of ten dele wordt ingehouden. Van een zodanige inhouding is sprake indien, de termijn van § 40, zesde lid, eerste zin, buiten beschouwing gelaten, aan de aannemer minder wordt betaald dan overeenkomt met de som der waarden van het werk dat reeds is uitgevoerd en van de goedgekeurde nog onverwerkte bouwstoffen, die eigendom van de opdrachtgever zijn geworden.
8. Indien de opdrachtgever hetgeen de aannemer volgens de overeenkomst toekomt, niet of niet tijdig betaalt, of de aannemer gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de opdrachtgever het de aannemer toekomende niet of niet tijdig zal betalen, is de aannemer gerechtigd om van de opdrachtgever genoegzame zekerheid te verlangen. Indien de opdrachtgever in gebreke blijft met het stellen van de door de aannemer verlangde genoegzame zekerheid, is de aannemer bevoegd, hetzij de uitvoering van het werk te schorsen, hetzij het werk in onvoltooide staat te beëindigen. Met betrekking tot de schorsing respectievelijk de beëindiging in onvoltooide staat is het bepaalde in § 14 van overeenkomstige toepassing. Op de in dit lid bedoelde zekerheid is hetgeen in het vierde lid is gesteld van overeenkomstige toepassing.

§ 43b. Verzekering

1. Tenzij het bestek anders bepaalt, dient de aannemer verzekeringen aan te gaan waarin de

opdrachtgever en de directie als mede-verzekerden zijn opgenomen, een en ander voor zover dit naar de aard en de omvang van het werk nodig en gebruikelijk is. De aannemer zorgt ervoor dat de directie ten spoedigste schriftelijk bewijs van het bestaan en de inhoud van vorenbedoelde verzekeringen ontvangt.
2. Indien door de opdrachtgever verzekeringen in verband met het werk zijn aangegaan of zullen worden aangegaan,worden de condities en bepalingen daarvan aan het bestek gehecht en zorgt de opdrachtgever ervoor dat de aannemer ten spoedigste schriftelijk bewijs van het bestaan en de inhoud van vorenbedoelde verzekeringen ontvangt.

Hoofdstuk XII. Schade aan het werk

§ 44. Schade aan het werk

1. Onder schade aan het werk in de zin van deze paragraaf wordt verstaan schade aan het geheel of gedeeltelijk door de aannemer ten behoeve van de opdrachtgever gebouwde of gemaakte, aan de hulpwerken, aan de op of bij het werk aangevoerde bouwstoffen en voor het werk noodzakelijke hulpmiddelen. Onder schade aan bouwstoffen wordt tevens verstaan het verlies daarvan.
2. Van het ontstaan van schade aan het werk geeft de aannemer zo spoedig mogelijk, in elk geval binnen een week nadat hem daarvan is gebleken of had kunnen blijken, kennis aan de directie.
3. Onverminderd de aansprakelijkheid van partijen krachtens de overeenkomst of de wet is schade aan het werk voor rekening van de aannemer, tenzij deze schade het gevolg is van buitengewone omstandigheden tegen de schadelijke gevolgen waarvan de aannemer in verband met de aard van het werk geen passende maatregelen heeft behoeven te nemen, en het onredelijk zou zijn de schade voor zijn rekening te doen komen.
4. Na het ontstaan van schade aan het werk is de aannemer verplicht tijdig de nodige maatregelen tot beperking daarvan te treffen. Bij aanwezigheid van de directie handelt hij daarbij onder haar goedkeuring.
5. Schade aan het werk, die is ontstaan tengevolge van het niet nakomen van de in het tweede of vierde lid genoemde verplichting, is voor rekening van de aannemer.
6. Schade aan het werk, welke voor rekening van de aannemer is, zal door deze worden hersteld binnen door de directie eventueel te stellen termijnen, tenzij van de aannemer redelijkerwijs niet kan worden verlangd, dat het herstel door hem geschiedt. In dit geval, alsmede indien redelijkerwijs van de opdrachtgever niet kan worden verlangd, dat hij het herstel door de aannemer laat verrichten, kan de opdrachtgever in plaats daarvan een geldelijke vergoeding van de aannemer vorderen.
7. Niet voor rekening van de aannemer komende schade aan het werk zal, indien de opdrachtgever daartoe de wens te kennen geeft en dit redelijkerwijs van de aannemer kan worden verlangd, eveneens door deze worden hersteld binnen door de directie eventueel te stellen termijnen. In dit geval wordt het herstel als meer werk verrekend.

Hoofdstuk XIII. In gebreke blijven, onvermogen of overlijden van een der partijen

§ 45. In gebreke blijven, onvermogen of overlijden van de opdrachtgever

1. Indien de opdrachtgever de in gevolge de overeenkomst verschuldigde betalingen niet tijdig verricht en de vertraging niet het gevolg is van een omstandigheid waarvoor de aannemer verantwoordelijk is, heeft deze aanspraak op vergoeding van rente tegen het wettelijk percentage met ingang van de dag, waarop de betaling uiterlijk had moeten geschieden. De rentevordering van de aannemer zal nimmer omvatten rente van rente.
2. Indien na verloop van twee weken sedert de dag waarop de betaling uiterlijk had moeten geschieden, deze nog niet heeft plaats gevonden en een nadien door de aannemer verzonden schriftelijke aanmaning na verloop van veertien dagen evenmin tot betaling heeft geleid, wordt het in het voorgaande lid bepaalde percentage na het verstrijken van die veertien dagen met 2 verhoogd, en is de aannemer bevoegd, mits hij zulks in de aanmaning heeft vermeld, hetzij de uitvoering van het werk te schorsen tot de opdrachtgever het door hem verschuldigde heeft betaald, hetzij het werk in onvoltooide staat te beëindigen. Met betrekking tot de schorsing respectievelijk de beëindiging in onvoltooide staat is het bepaalde in § 14 van overeenkomstige toepassing.

3. Het bepaalde in het tweede lid omtrent schorsen en beëindigen in onvoltooide staat is niet van toepassing, indien de vordering van de aannemer betrekking heeft op een bedrag, waaromtrent de opdrachtgever een spoedgeschil aanhangig heeft gemaakt.
4. Indien de opdrachtgever in staat van faillissement wordt verklaard, is de aannemer bevoegd de curator te sommeren om binnen acht dagen te verklaren of hij bereid is het werk te doen voortzetten onder zodanige genoegzame zekerheidstelling als de aannemer blijkens de sommatie verlangt. Indien de curator zich bereid verklaart het werk te doen voortzetten, is hij verplicht bij die verklaring de verlangde zekerheid te stellen. Indien de curator niet bereid is het werk te doen voortzetten, is de aannemer gerechtigd het werk in onvoltooide staat te beëindigen. Met betrekking tot de beëindiging in onvoltooide staat is het bepaalde in § 14 van overeenkomstige toepassing.
5. Ingeval de opdrachtgever onder curatele wordt gesteld, is het bepaalde in het vierde lid van overeenkomstige toepassing. Ingeval de opdrachtgever surseance van betaling wordt verleend of hij met rechterlijke machtiging in een psychiatrisch ziekenhuis wordt geplaatst, is het bepaalde in het vierde lid eveneens van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor ‘de curator’ wordt gelezen ‘de opdrachtgever en de bewindvoerder’ onderscheidenlijk ‘de provisionele bewindvoerder of de curator’.
6. Ingeval de opdrachtgever overlijdt, is de overeenkomst niet uit dien hoofde ontbonden. Het bepaalde in het vierde lid is alsdan van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor ‘de curator’ wordt gelezen ‘de erfgenamen’. Indien de aannemer zulks verlangt, zijn de erfgenamen verplicht één van hen of een derde schriftelijk aan te wijzen om hen in alle opzichten te vertegenwoordigen.

§ 46. In gebreke blijven, onvermogen of overlijden van de aannemer

1. Ingeval de aannemer de op hem rustende verplichtingen niet nakomt en de opdrachtgever hem deswege in gebreke stelt, zal de ingebrekestelling schriftelijk geschieden en zal de opdrachtgever de aannemer daarbij een redelijke termijn stellen om alsnog zijn verplichtingen na te komen. Reeds voordat de gestelde termijn is verstreken, is de opdrachtgever in dringende gevallen gerechtigd voor rekening van de aannemer zodanige maatregelen te nemen als hij ten nutte van het werk dienstig oordeelt. Indien de aannemer nalatig blijft zijn verplichtingen na te komen, is de opdrachtgever gerechtigd het werk voor rekening van de aannemer te voltooien of te doen voltooien, onverminderd des opdrachtgevers recht op schadevergoeding.
2. Ingeval de aannemer voor de uitvoering van het werk te weinig personeel of hulpmiddelen, dan wel hulpmiddelen van onvoldoend vermogen of gebrekkige hulpmiddelen bezigt, waardoor naar het oordeel van de directie ontoelaatbare vertraging in de uitvoering ontstaat, zal de directie de aannemer schriftelijk aanmanen de uitvoering te bespoedigen. Indien de aannemer nalatig blijft, is de directie gerechtigd voor rekening van de aannemer zodanige maatregelen te nemen als zij voor de vlotte totstandkoming van het werk dienstig oordeelt.
3. Ingeval de aannemer in staat van faillissement wordt verklaard, is de opdrachtgever bevoegd de curator te sommeren om binnen acht dagen te verklaren of hij bereid is het werk voort te zetten onder zodanige genoegzame zekerheidstelling als de opdrachtgever blijkens de sommatie verlangt. In afwachting van de beslissing omtrent de voortzetting van het werk is de opdrachtgever in dringende gevallen gerechtigd voor rekening van de aannemer zodanige maatregelen te nemen als hij ten nutte van het werk dienstig oordeelt. Indien de curator zich bereid verklaart het werk voort te zetten, is hij verplicht bij die verklaring de verlangde zekerheid te stellen. Indien de curator niet bereid is het werk voort te zetten, is de opdrachtgever gerechtigd het werk voor rekening van de aannemer te voltooien of te doen voltooien, onverminderd des opdrachtgevers recht op schadevergoeding.
4. Ingeval de aannemer onder curatele wordt gesteld, is het bepaalde in het derde lid van overeenkomstige toepassing. Ingeval de aannemer surseance van betaling wordt verleend of hij met rechterlijke machtiging in een psychiatrisch ziekenhuis wordt geplaatst, is het bepaalde in het derde lid eveneens van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor ‘de curator’ wordt gelezen ‘de aannemer en de bewindvoerder’ onderscheidenlijk ‘de provisionele bewindvoerder of de curator’.
5. Ingeval de aannemer overlijdt, is de overeenkomst niet uit dien hoofde ontbonden. Het bepaalde in het derde lid is alsdan van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor ‘de curator’ wordt gelezen ‘de erfgenamen’. Indien de opdrachtgever zulks verlangt, zijn de erfgenamen verplicht één van hen of een derde schriftelijk aan te wijzen om hen in alle

opzichten te vertegenwoordigen.
6. De opdrachtgever zorgt er voor, dat de kosten, die voor de aannemer voortvloeien uit de toepassing van de bepalingen in deze paragraaf, binnen redelijke grenzen blijven.
7. Ingeval de opdrachtgever overeenkomstig de bepalingen in deze paragraaf maatregelen ten dienste van het werk neemt dan wel het werk zelf voltooit of door derden doet voltooien, is hij gerechtigd daarbij van alle ter beschikking van de aannemer staande hulpmiddelen gebruik te maken of te doen maken.
8. De opdrachtgever is verplicht de in het voorgaande lid bedoelde hulpmiddelen in goede staat te onderhouden of te doen onderhouden en deze zo spoedig mogelijk, nadat zij voor de uitvoering van het werk niet meer nodig zijn, weer ter beschikking van de aannemer te stellen. Schade, gedurende de periode van het gebruik aan deze hulpmiddelen toegebracht, is voor rekening van de opdrachtgever, tenzij hij bewijst, dat de schade niet aan hem is toe te rekenen.

Hoofdstuk XIV. Kostenverhogende omstandigheden

§ 47. Kostenverhogende omstandigheden

1. Onder kostenverhogende omstandigheden worden in deze paragraaf verstaan omstandigheden die van dien aard zijn dat bij het tot stand komen van de overeenkomst geen rekening behoefde te worden gehouden met de kans dat zij zich zouden voordoen, die de aannemer niet kunnen worden toegerekend en die de kosten van het werk aanzienlijk verhogen.
2. Indien kostenverhogende omstandigheden als bedoeld in het eerste lid intreden heeft de aannemer aanspraak op bijbetaling, in voege als omschreven in het volgende lid en behoudens het bepaalde in het vierde lid.
3. Indien de aannemer van oordeel is dat kostenverhogende omstandigheden zijn ingetreden dient hij de opdrachtgever hiervan zo spoedig mogelijk schriftelijk op de hoogte te stellen. Alsdan zal de opdrachtgever op korte termijn met de aannemer overleg plegen omtrent de vraag of kostenverhogende omstandigheden zijn ingetreden en zo ja, in hoeverre de kostenverhoging naar redelijkheid en billijkheid zal worden vergoed.
4. De opdrachtgever is gerechtigd om in plaats van toe te stemmen in een vergoeding als bedoeld in het derde lid het werk te beperken, te vereenvoudigen of te beëindigen; alsdan zal het door de opdrachtgever verschuldigde naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid worden vastgesteld.
5. Indien in de UAV of elders in de overeenkomst bijzondere voorschriften zijn opgenomen omtrent kostenverhogende of buitengewone omstandigheden, is voor wat de in die voorschriften geregelde gevallen betreft het bepaalde in deze paragraaf niet van toepassing.

Hoofdstuk XV. Vastleggen van de toestand, beslechting van geschillen

§ 48. Vastleggen van de toestand

1. Indien de directie of de aannemer tijdens de loop van het werk de toestand, waarin enig onderdeel van het werk op zeker tijdstip verkeert, of enig ander feit of feitenverloop betreffende de uitvoering of voorbereiding van het werk wenst vast te leggen, kan zij of hij schriftelijk vorderen, dat die toestand gemeenschappelijk wordt opgenomen of dat feit of feitenverloop gemeenschappelijk wordt geconstateerd en in een op te maken en door hen beiden te ondertekenen proces-verbaal wordt beschreven.
2. Indien de directie of de aannemer aan de in het eerste lid bedoelde vordering niet voldoet, kan de wederpartij de toestand in een proces-verbaal doen vastleggen overeenkomstig het arbitragereglement van de Raad van Arbitrage voor de Bouw, zoals dit drie maanden voor de dag van de aanbesteding luidt, onverlet de bevoegdheid van de wederpartij zelf de verlangde opnemingen en constateringen in aanwezigheid van getuigen te verrichten en vast te leggen in een met de getuigen te ondertekenen proces-verbaal. De waardering van het aan dit proces-verbaal toe te kennen bewijs is aan het scheidsgerecht van genoemde Raad overgelaten.
3. Het proces-verbaal, bedoeld in het eerste en tweede lid, wordt in tweevoud opgemaakt; één exemplaar is bestemd voor de directie en één voor de aannemer.

§ 49. Beslechting van geschillen

1. Voor de beslechting van de in deze paragraaf bedoelde geschillen doen partijen uitdrukkelijk afstand van hun recht de tussenkomst van de gewone rechter in te roepen.
2. Alle geschillen, welke ook – daaronder begrepen die, welke slechts door één der partijen als zodanig worden beschouwd – die naar aanleiding van de overeenkomst of van overeenkomsten, die daarvan een uitvloeisel mochten zijn, tussen opdrachtgever en aannemer mochten ontstaan, worden beslecht door arbitrage overeenkomstig het arbitragereglement van de Raad van Arbitrage voor de Bouw, zoals dit drie maanden voor de dag van aanbesteding luidt.
3. De aannemer, die een geschil betreffende de eindafrekening aan de in het tweede lid genoemde Raad ter beslechting voorlegt, nadat de opdrachtgever zijn definitieve beslissing omtrent de eindafrekening schriftelijk ter kennis van de aannemer heeft gebracht, is niet ontvankelijk in hetgeen hij meer of anders vordert dan die eindafrekening inhoudt, indien hij het geschil aanhangig maakt later dan zes maanden nadat de opdrachtgever bij aangetekende brief de aandacht van de aannemer op deze termijn heeft gevestigd, tenzij de vordering voortvloeit uit een omstandigheid, welke eerst na het verloop van die termijn is gebleken.
4. Indien bij een in kracht van gewijsde gegaan rechterlijk vonnis een uitspraak van het scheidsgerecht geheel of gedeeltelijk nietig wordt verklaard, heeft ieder der partijen het recht het geschil, voor zover het dientengevolge onbeslist is gebleven, opnieuw overeenkomstig deze paragraaf te doen beslechten. De vordering is niet ontvankelijk, indien zij bij de in het tweede lid genoemde Raad wordt aanhangig gemaakt later dan drie maanden na het in kracht van gewijsde gaan van de rechterlijke uitspraak. Degene die als scheidsman of secretaris aan de nietig verklaarde beslissing heeft medegewerkt, zal aan de nieuwe behandeling niet mogen medewerken.
5. Indien beide partijen in onderling overleg hieraan de voorkeur geven, worden de in het tweede lid bedoelde regelen vervangen door die, gegeven in de statuten van de Raad van Arbitrage voor Metaalnijverheid en -handel, met dien verstande dat in aanvulling dezer regelen de bepaling geldt, dat scheidslieden niet bevoegd zijn het tussen partijen overeengekomene te wijzigen.

§ 50. Voortzetting van het werk

1. De aannemer is gehouden, in afwachting van de totstandkoming van een uitspraak in het geschil, opvordering van de directie het werk volgens haar aanwijzingen voort te zetten, tenzij de Raad van Arbitrage in spoedgeschil anders beslist en onverminderd zijn rechten, die uit bedoelde uitspraak voor hem mochten voortvloeien.
2. Voor zover de uitkering van enige termijn van betaling vertraging zou ondervinden in verband met een aanhangig geschil, zal de opdrachtgever tot zodanige betaling overgaan als in verband met de stand van het werk en de wederzijdse vorderingen toelaatbaar is. Zodanige betaling zal niet in het geding kunnen worden gebruikt als bewijs van de erkenning door de opdrachtgever van enig recht van de aannemer.

Bijlage A

Volmacht
De ondergetekende(n)
..... 1),
..... 5)
aannemer(s) van .....
..... 2)
Wijst/wijzen als zijn /hun gevolmachtigde aan ..... 3)
die hem/hun in alle opzichten vertegenwoordigt voor alle zaken betreffende .....
..... 4)
....., ... 20.... 6)
De aannemer(s) ..... 7)
..... , ... 20.... 6)
Goedgekeurd,
de Directie, ... 7)

1) Naam en voornamen van de aannemer of de aannemers, indien hij een natuurlijk persoon is of zij natuurlijke personen zijn of – in andere gevallen – de hiermee overeenkomende gegevens.

2) Vermelding van het aangenomen werk.
3) Naam en voornamen van de gevolmachtigde.
4) Vermelding van het werk of gedeelte ervan alsmede eventuele bijzondere voorwaarden.
5) Indien de aannemer zelf gevolmachtigde is van gezamenlijke aannemers, wordt hier ingevoegd:
'gevolmachtigde van de'.
6) Plaats en datum van ondertekening.
7) Handtekening van de aannemers(s) c.q. de Directie.

Bijlage B

Ondergetekende
..... 1),
gevestigd te ..... 2),
in aanmerking nemende:

1e. dat ..... 3),
gevestigd te ..... 4),
hierna genoemd 'de opdrachtgever', aan
..... 5),
gevestigd te ..... 6),
hierna genoemd 'de aannemer',
heeft opgedragen:
..... 7),
op welke overeenkomst de Uniforme Administratieve
Voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012 van toepassing zijn;
2e. dat de aannemer voornemens is daarin de in onderstaande
Lijst van Bouwstoffen vermelde bouwstoffen te verwerken;
verklaart:
dat hij/zij afstand doet van alle aanspraken op bedoelde bouwstoffen en deze na de goedkeuring beschouwt als eigendom van de opdrachtgever ingevolge § 19, eerste lid, der Uniforme Administratieve
Voorwaarden voormeld.

Lijst van Bouwstoffen: 8),
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
....., ... 20.... 9)
..... 10)

1) Naam van de leverancier van c.q. rechthebbende op de bouwstoffen.
2) Volledig adres van deze.
3) Naam van de opdrachtgever.
4) Volledig adres van deze.
5) Naam van de aannemer.
6) Volledig adres van deze.
7) Korte beschrijving van het werk.
8) Opsomming der betrokken bouwstoffen.
9) Plaats en datum van ondertekening.
10) Handtekening van de leverancier van c.q. rechthebbende op de bouwstoffen.

Bijlage 2

Wijzigingen in de UAV 2012 ten opzichte van de UAV 1989:

- **Paragraaf 1:** aan de begripsbepaling van de UAV en van het werk is toegevoegd ‘technisch installatiewerk’. Door integratie van de UAV-TI 1992 was deze toevoeging noodzakelijk geworden.
- **Paragraaf 4:** Het formulier A met betrekking tot de vertegenwoordiging van de aannemer bij volmacht wordt verplicht voorgeschreven. Het formulier dient daarmee niet meer louter als voorbeeld.
- **Paragraaf 5 lid 1 en paragraaf 6 lid 10:** De begrippen ‘vergunningen, ontheffingen of dergelijke beschikkingen’ zijn vervangen door ‘publiekrechtelijke en privaatrechtelijke toestemmingen’.
- **Paragraaf 5 lid 5:** de specifieke bepaling over de aansprakelijkheid van de opdrachtgever voor de niet of niet tijdige levering van bouwstoffen die bij een voorgeschreven leverancier worden betrokken, dan wel bouwstoffen die door de opdrachtgever zijn voorgeschreven, is vervallen. Hiermee wordt de positie van de voorgeschreven leverancier gelijkgetrokken met die van de voorgeschreven onderaannemer.
- **Paragraaf 5 lid 8 en paragraaf 6 lid 6:** de zorg voor veiligheid en milieu is aangescherpt. Deze aanscherping is daarnaast terug te vinden in de toevoeging aan paragraaf 6 van lid 16a dat voorziet in een meldingsplicht voor het aantreffen van voorwerpen of stoffen waarvan redelijkerwijs geacht kan worden dat deze schade kunnen toebrengen aan personen, goederen of milieu.
- **Paragraaf 6 lid 14:** ‘Goede trouw’ is vervangen door ‘de eisen van redelijkheid en billijkheid’.
- **Paragraaf 6 lid 26:** De zin ‘deze goedkeuring zal niet mogen worden onthouden op onredelijke gronden’ is toegevoegd.
- **Paragraaf 6 lid 27:** het woord ‘uitvoeringskosten’ is vervangen door ‘kosten’.
- **Paragraaf 8 lid 4 en 5:** De redactie is aangepast om een duidelijk onderscheid te maken tussen de situatie dat een aannemer recht heeft op termijnverlenging en de situatie dat hij bij wijze van gunst om termijnverlenging vraagt.
- **Paragraaf 8a:** de beproeving van het technische installatiewerk, afkomstig uit de UAV-TI 1992, is opgenomen.
- **Paragraaf 10:** lid 1a is toegevoegd waarin is opgenomen een bepaling betreffende de verstrekking van revisietekeningen en bedienings- en onderhoudsvoorschriften van het technische installatiewerk.
- **Paragraaf 10 lid 3:** een uitgebreidere regeling is opgenomen voor de ingebruikname van een werk voordat dit voltooid is dan wel voor de ingebruikname van een al dan niet voltooid onderdeel daarvan. Ten aanzien van het technische installatiewerk is hier een specifieke bepaling opgenomen.
- **Paragraaf 11:** bij het herstellen van gebreken door de aannemer is toegevoegd dat hieronder niet vallen die gebreken die het gevolg zijn van onjuist of onzorgvuldig gebruik dan wel gekwalificeerd kunnen worden als normaal te verwachten slijtage als gevolg van het feitelijke gebruik.
- **Paragraaf 12 lid 2:** formuleert de aansprakelijkheid van de aannemer na oplevering. Betreft deels een samenvoeging met lid 3 en deels een aanpassing aan het huidige Burgerlijk Wetboek (BW).
- **Paragraaf 12 lid 4:** voor de rechtsvordering wordt nu onderscheid gemaakt naar de duur van de aansprakelijkheid voor verborgen gebreken, afhankelijk van de aard van het verborgen gebrek.
- **Paragraaf 17 lid 2:** de opdrachtgever is niet langer verplicht bouwstoffen te keuren. In het bestek moet worden bepaald of en in hoeverre bouwstoffen moeten worden gekeurd.
- **Paragraaf 17 lid 3:** de formulering over gebreken na de keuring is aangepast met de termen ‘redelijkerwijs niet door de directie had kunnen worden onderkend’ en ‘het gebrek aan de aannemer kan worden toegerekend’.
- **Paragraaf 17 lid 5:** is aangevuld met de bepaling dat de directie de goedkeuring voor andere bouwstoffen in plaats van met een fabrieksnaam aangeduide bouwstoffen, mits van overeenkomstige hoedanigheid, niet onthoudt op onredelijke gronden.
- **Paragraaf 18 lid 1:** keuring in de vorm van visuele beoordeling is opgenomen indien in het

bestek is voorgeschreven dat bouwstoffen moeten worden geleverd met een kwaliteitsverklaring afkomstig van een door de Raad voor de Accreditatie erkende certificatie-instelling. Hiermee wordt aangesloten bij de praktijk.

- **Paragraaf 21:** is in overeenstemming gebracht met de Wet milieubeheer door de term 'niet van waarde zijn' bij uit het werk komende oude bouwstoffen te schrappen. In het bestek kan worden afgeweken van de hoofdregel dat de uit het werk komende oude bouwstoffen eigendom blijven van de opdrachtgever. Voorts is verwijtbaarheid vervangen door toerekenbaarheid.
- **Paragraaf 22 lid 2:** gebreken in relatie tot een garantie over één of meer onderdelen van het werk zijn duidelijker geformuleerd. In afwijking van het advies is niet overgenomen de voorgestelde toevoeging 'op grond van de U.A.V.'. Een omstandigheid die aan de aannemer kan worden toegerekend kan namelijk bijvoorbeeld zijn gebaseerd op de UAV maar ook op het bestek voor het betreffende werk.
- **Paragraaf 23:** de verplichtingen van de aannemer in relatie tot het ter beschikking stellen en onderhouden van loodsen en andere hulpmiddelen zijn algemener geformuleerd en er wordt verwezen naar het omschrijven van de verplichtingen in het bestek. De rest van paragraaf 23 is vervallen. In afwijking van het advies is verder toegevoegd 'en verwijderen' en 'en/of directieverblijf' in de zin: 'De verplichtingen van de aannemer met betrekking tot het ter beschikking stellen, onderhouden en verwijderen van loodsen en/of directieverblijf en andere hulpmiddelen worden in het bestek omschreven.' Ook over het ter beschikking stellen en onderhouden van een eventueel directieverblijf en het verwijderen van de loodsen en andere hulpmiddelen in zijn algemeenheid (inclusief een eventueel directieverblijf) dient in het bestek te worden voorzien. Hiermee wordt een verduidelijking gegeven van de hulpmiddelen waar in het bestek op moet worden ingegaan.
- **Paragraaf 26:** opgenomen is dat de aannemer een algemeen tijdschema opstelt en wat daarin moet zijn opgenomen. Hiermee wordt aangesloten bij de praktijk.
- **Paragraaf 27:** in de titel is toegevoegd 'verslagen van bouwvergaderingen'. Uit de rechtspraak blijkt dat, indien is overeengekomen om tijdens de uitvoering van het werk bouwvergaderingen te houden, dit belangrijke stukken zijn.
- **Paragraaf 27 lid 1:** is aangescherpt zodat het nu ook voorziet in een verplichting om een aantekening in het weekrapport te maken over voorvallen betreffende de veiligheid en/of gezondheid van personen.
- **Paragraaf 36:** lid 1a is toegevoegd die de gevolgen voor de prijs vanwege een door de opdrachtgever gewenste bestekswijziging regelt.
- **Paragraaf 42 lid 2:** het bedrag der kortingen is gewijzigd van een bedrag in guldens naar een bedrag in euro's.
- **Paragraaf 48:** over het vastleggen van de toestand in een proces-verbaal is bepaald, dat het arbitragereglement van de Raad van Arbitrage voor de Bouw geldt, zoals dit drie maanden voor de dag van de aanbesteding luidt.
- **Overig:** 'geldsbedragen' is gewijzigd in 'geldbedragen', 'netto-prijzen' is gewijzigd in 'prijzen', 'netto-kosten' is gewijzigd in 'kosten', de actuele naam van de Raad van Arbitrage voor de Bouw is opgenomen, 'krankzinnigengesticht' is gewijzigd in 'psychiatrisch ziekenhuis', 'is te wijten aan schuld' en 'is te wijten aan' is gewijzigd in 'is toe te rekenen', cursivering van de begrippen in paragraaf 1, verwijdering van de definitie van BW uit paragraaf 1, omdat die definitie niet meer in de tekst voorkomt, verwijdering van punten in de definitiebepaling van UAV in paragraaf 1 en overige paragrafen, toevoeging van 'hij' in paragraaf 10, derde lid, verwijdering van een tussenstreepje in de tweede zin van paragraaf 26, vierde lid en 'formulier A' is gewijzigd in 'bijlage A'.

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	14 december 2016
Behandeld door	J.J.M. Woeltjes
Doorkiesnummer	030 - 28 62137
E-mailadres	j.woeltjes@utrecht.nl
Kenmerk	16.509875
Onderwerp	Publicatie UAV 2012

Geachte leden van de commissie Stad en Ruimte,

In de Verordening Leges Omgevingsvergunning is in paragraaf 1 van de Tarieventabel verwezen naar de Uniforme Administratieve Voorwaarden 2012 (UAV) voor de bepaling van de aannemingssom. Deze UAV zijn vastgesteld door de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. De voorwaarden zijn gepubliceerd op http://wetten.overheid.nl/BWBR0031190/2012-03-01 en zijn voor eenieder raadpleegbaar.

Op 6 december 2016 heeft de Rechtbank Noord-Nederland een uitspraak gepubliceerd waarin is bepaald dat de enkele verwijzing naar de gepubliceerde UAV onvoldoende is om de rechtszekerheid van de burger te waarborgen. Na deze uitspraak is vereist dat de UAV tegelijk met de Verordening Leges Omgevingsvergunning wordt gepubliceerd. Daarvoor dienen de UAV als bijlage deel uit te maken van de door de gemeenteraad vast te stellen verordening. De uitspraak van de Rechtbank is te raadplegen via http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBNNE:2016:4896

Om aan de vereisten voor publicatie te voldoen, stuur ik u hierbij de UAV als extra bijlage bij het voorliggende raadsvoorstel Verordening Leges Omgevingsvergunning 2017.

Tot slot merk ik nog op dat de in de Verordening genoemde NEN-normen bekend worden gemaakt door deze ter inzage te leggen op het Stadskantoor, zoals ook in de Verordening genoemd. De auteursrechten die op de NEN-normen rusten verzetten zich in dit geval tegen een andere wijze van publicatie.

Met vriendelijke groet,

Paulus Jansen

Besluit vaststelling Uniforme administratieve voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012 (UAV 2012)
Geldend van 01-03-2012 t/m heden

Besluit vaststelling Uniforme administratieve voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012 (UAV 2012)

De Ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;

Overwegende dat het wenselijk is de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken te herzien;

Besluiten:

Vast te stellen de in de bijgaande bijlage 1 vervatte Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012.

Deze beschikking zal in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage, 19 januari 2012

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
J.W.E. Spies

De Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie,
M.J.M. Verhagen

Bijlage 1

Tekst van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012 (UAV 2012)

Hoofdstuk I. Algemeen

§ 1. Aanduidingen, begripsbepalingen

1. Verstaan wordt onder:

de aannemer: de natuurlijke of rechtspersoon, aan wie het werk is opgedragen;
de aannemingssom: het bedrag, waarvoor de aannemer zich heeft verbonden het werk tot stand te brengen, de omzetbelasting daarin niet begrepen;
het bestek: de beschrijving van het werk, de daarbij behorende tekeningen, de voor het werk geldende voorwaarden, de nota van inlichtingen en het proces-verbaal van aanwijzing;
bouwstoffen: de in het werk te brengen materialen, voorwerpen, onderdelen, installaties of onderdelen daarvan, grond van allerlei soort en dergelijke;
dag: kalenderdag;
de opdrachtgever: de natuurlijke of rechtspersoon, die het werk opdraagt;
de overeenkomst: de tussen opdrachtgever en aannemer tot stand gekomen overeenkomst van aanneming van werk;
UAV: deze Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012;

het werk: het uit te voeren werk, technische installatiewerk of de te verrichten levering;
werkdag: een kalenderdag, tenzij deze valt op een algemeen
of ter plaatse van het werk erkende, of door de overheid dan wel bij of krachtens collectieve arbeidsovereenkomst voorgeschreven rust- of feestdag, vakantiedag of andere niet individuele vrije dag.

2. Indien in het bestek een afzonderlijke termijn is gesteld, binnen welke een deel van het werk moet worden opgeleverd, wordt voor de toepassing van de §§ 6, vierde lid, 8, 8a, 9, 10, 11, 12, 42 en 44 dat deel als een afzonderlijk werk aangemerkt.
3. Indien in het bestek een afzonderlijke termijn is gesteld, binnen welke de uitvoering van het werk tot een bepaalde stand moet zijn gevorderd, voordat de oplevering plaats vindt, is het bepaalde in de §§ 8, 8a, 9 en 42 van overeenkomstige toepassing.
4. Indien aan de totstandkoming van de overeenkomst geen aanbesteding is voorafgegaan, wordt voor de toepassing van de §§ 2, tweede lid, 6, elfde en dertiende lid, 48, tweede lid, en 49, tweede lid, in plaats van 'de dag van aanbesteding' gelezen 'de dag van de prijsaanbieding van de aannemer'.
5. Bij meerjarige onderhoudswerken, opgedragen voor een bepaalde som per jaar wordt, indien sprake is van 'aannemingssom' of van 'termijn van betaling', bedoeld de aannemingssom per jaar of de termijn van betaling van het betrokken onderhoudsjaar.

§ 2. Van toepassing zijnde voorschriften, tegenstrijdige bepalingen

1. De bepalingen van de UAV gelden voor zover daarvan in het bestek niet uitdrukkelijk is afgeweken.
2. Tot het bestek behoren mede, als waren zij er letterlijk in opgenomen, de op het werk van toepassing verklaarde technische normvoorschriften zoals deze drie maanden voor de dag van aanbesteding luiden.
3. Op de overeenkomst is van toepassing het Nederlandse recht.
4. Indien onderdelen van het bestek onderling tegenstrijdig zijn, wordt, tenzij een andere bedoeling uit het bestek voortvloeit, de rangorde daarvan bepaald aan de hand van de volgende regels:

   a. een nieuw geschreven of getekend document gaat voor een oud geschreven of getekend document;
   b. de beschrijving gaat voor een tekening;
   c. een bijzondere regeling gaat voor een algemene regeling;

   met dien verstande, dat regel a gaat voor de regels b en c , en regel b voor regel c .

   Indien toepassing van deze regels geen uitkomst biedt, wordt de tegenstrijdigheid, met inachtneming van de billijkheid, uitgelegd ten nadele van degene door of namens wie het bestek is opgesteld.
5. Het in het vierde lid bepaalde laat onverlet de verplichting van de aannemer om de directie te waarschuwen in geval van een klaarblijkelijke tegenstrijdigheid tussen onderdelen van het bestek.

Hoofdstuk II. Vertegenwoordiging van partijen

§ 3. Directie

1. De opdrachtgever is gerechtigd een of meer personen aan te wijzen om als directie op te treden of de directie bij te staan dan wel als zodanig aangewezen personen door anderen te vervangen.
2. Indien de opdrachtgever niet een of meer personen wil aanwijzen om als directie op te treden, is hij verplicht hiervan vóór de uitvoering van het werk schriftelijk mededeling te doen aan de aannemer. Indien door het niet aanwijzen of niet vervangen van een of meer personen om als directie op te treden meer van de aannemer wordt verlangd dan redelijkerwijs van hem kan worden gevergd, heeft hij recht op bijbetaling.
3. De opdrachtgever geeft van elke aanwijzing als bedoeld in het eerste lid, indien deze niet reeds in het bestek is gedaan, en van elke wijziging of intrekking daarvan, onverwijld schriftelijk kennis aan de aannemer.
4. Zolang en voor zover de opdrachtgever niet schriftelijk aan de aannemer van het tegendeel doet blijken, vertegenwoordigt de directie de opdrachtgever in alle zaken het werk betreffende. In de gevallen echter, waar in de UAV uitdrukkelijk de opdrachtgever is genoemd, is alleen deze

bevoegd.
5. Indien meer dan één persoon als directie is aangewezen, wordt ieder der aangewezen personen geacht de directie te vertegenwoordigen.
6. De directie oefent het toezicht uit op de uitvoering van het werk en op de naleving van de overeenkomst.
7. Personen, die zijn aangewezen om de directie bij te staan, binden deze in zoverre het tegendeel niet schriftelijk aan de aannemer is medegedeeld.
8. De directie is bevoegd te bepalen, dat door haar aan te duiden werkzaamheden niet mogen worden uitgevoerd dan in tegenwoordigheid van de directie of van door haar aangewezen personen.
9. Indien en zolang de opdrachtgever van zijn in het eerste lid bedoelde bevoegdheid geen gebruik heeft gemaakt, treedt hij daar, waar in de UAV sprake is van de directie, in haar plaats.

§ 4. Gevolmachtigde van de aannemer

1. De aannemer is te allen tijde gerechtigd één of meer personen aan te wijzen om hem in zaken het werk betreffende te vertegenwoordigen. De aanwijzing door de aannemer van personen die hem in zaken het werk betreffende zullen vertegenwoordigen, moet geschieden met gebruikmaking van een volmacht overeenkomstig Bijlage A van de UAV. Ditzelfde geldt bij wijziging van bedoelde volmacht.
2. Een door de aannemer gewaarmerkt afschrift van de volmacht wordt onverwijld aan de directie verschaft.
3. De aanwijzing van iedere gevolmachtigde geschiedt voor het werk of voor een bepaald gedeelte ervan.

Hoofdstuk III. Algemene verplichtingen van partijen

§ 5. Verplichtingen van de opdrachtgever

1. De opdrachtgever zorgt er voor, dat de aannemer tijdig kan beschikken:

   a. over de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke toestemmingen, die voor de opzet van het werk volgens het bestek vereist zijn;
   b. over het terrein of het water, waarop of waarin het werk moet worden uitgevoerd;
   c. over de benodigde tekeningen en andere gegevens;
   d. over de verstrekkingen, die de opdrachtgever ingevolge de overeenkomst doet.

   Indien de aard van het werk hiertoe aanleiding geeft, houdt de directie vóór de aanvang van het werk een bouwbespreking met de aannemer en de leidingbeheerders, waarbij de aannemer wordt ingelicht omtrent de juiste ligging van de zich in of nabij het werk en het werkterrein bevindende ondergrondse kabels en leidingen en waarbij wordt vastgesteld wat daarmee moet geschieden. Indien de directie deze bouwbespreking niet houdt, zal de aannemer vóór de aanvang van het werk om het houden van die bespreking verzoeken. De directie zal aan dit verzoek gevolg geven.
2. De opdrachtgever draagt de verantwoordelijkheid voor de door of namens hem voorgeschreven constructies en werkwijzen, daaronder begrepen de invloed die daarop door de bodemgesteldheid wordt uitgeoefend, alsmede voor de door of namens hem gegeven orders en aanwijzingen.
3. Indien bouwstoffen of hulpmiddelen, die de opdrachtgever ter beschikking heeft gesteld, gebreken mochten hebben, is de opdrachtgever aansprakelijk voor de daardoor veroorzaakte schade.
4. De opdrachtgever is aansprakelijk voor de functionele ongeschiktheid:

   a. van door hem voorgeschreven bouwstoffen;
   b. van bouwstoffen, die bij een door hem voorgeschreven leverancier moeten worden betrokken, tenzij de aannemer een keuzemogelijkheid had met betrekking tot deze bouwstoffen.

   Onder de functionele ongeschiktheid van bouwstoffen wordt verstaan het naar hun aard niet geschikt zijn van deze bouwstoffen voor het doel waarvoor zij blijkens het bestek zijn bestemd.
5. (Vervallen).
6. Indien wettelijke voorschriften of beschikkingen van overheidswege hogere eisen aan het werk

stellen dan in de overeenkomst is bepaald, zullen wijzigingen van het werk, welke nodig zijn om aan die eisen te voldoen, worden verrekend als meer werk.
7. De opdrachtgever zal het aan de aannemer toekomende volgens de in de overeenkomst gestelde regelen voldoen.
8. Indien het bouwterrein, de uit het werk komende oude bouwstoffen of de door de opdrachtgever ter beschikking gestelde bouwstoffen verontreinigd zijn, wordt de aard en de omvang daarvan, voor zover voor de uitvoering van het werk van belang, in het bestek vermeld. De opzet van het werk zal zodanig zijn, dat daardoor schade aan personen, goederen of milieu zoveel mogelijk wordt beperkt.

§ 6. Verplichtingen van de aannemer

1. De aannemer is verplicht het werk uit te voeren naar de bepalingen van de overeenkomst zonder aanspraak op verrekening, bijbetaling of schadevergoeding te kunnen doen gelden dan in de gevallen, waarin dat bepaaldelijk voorgeschreven of kennelijk bedoeld is.
   Hij is verplicht al datgene te verrichten, wat naar de aard van de overeenkomst door de wet, de billijkheid of het gebruik wordt gevorderd of tot een behoorlijke aanwending der bouwstoffen behoort.
2. De aannemer is verplicht het werk uit te voeren volgens de door de directie te verstrekken en de door haar goed te keuren tekeningen. Hij is verplicht de orders en aanwijzingen op te volgen, die hem door de directie worden gegeven.
3. De verplichtingen van de aannemer omvatten mede:
   a. de levering van de nodige bouwstoffen en het verrichten van de nodige werkzaamheden;
   b. de beschikbaarstelling van gereedschap, materieel, hulpmaterialen, hulpstoffen, hulpwerken en andere hulpmiddelen, nodig voor de uitvoering van het werk en het verrichten van de nodige hulpwerkzaamheden;
   c. de betaling van precario, kosten van aansluiting van hulpleidingen en dergelijke.
4. Het werk en de uitvoering daarvan zijn voor rekening van de aannemer met ingang van de datum van aanvang of zoveel eerder als de aannemer ingevolge § 7, tweede lid, met het werk begint, tot en met de dag waarop het werk overeenkomstig het bepaalde in § 10, eerste of tweede lid, als opgeleverd wordt beschouwd. Onder het werk en de uitvoering daarvan worden mede begrepen de voorbereiding, de aanvoer van bouwstoffen, de uitvoering van hulpwerken, de doelmatigheid en capaciteit van werktuigen en gereedschappen.
5. De uitvoering van het werk moet zodanig zijn, dat de totstandkoming van het werk overeenkomstig de volgens § 8, eerste lid, in het bestek voorgeschreven termijn verzekerd is.
6. De wijze van uitvoering van het werk moet zodanig zijn, dat voor de opdrachtgever dan wel voor derden geen nodeloze hinder is te duchten. De aannemer dient het werk zodanig uit te voeren, dat daardoor schade aan personen, goederen of milieu zoveel mogelijk wordt beperkt.
7. Onvoldoend werk wordt binnen een door de directie in billijkheid te stellen termijn tot haar genoegen door de aannemer verbeterd of vernieuwd. Deze verbetering of vernieuwing geschiedt op kosten van de aannemer, tenzij het onvoldoend werk het gevolg is van een omstandigheid die voor rekening van de opdrachtgever komt.
8. De aannemer is aansprakelijk voor schade aan met het werk in verband staande werken van de opdrachtgever en aan andere werken en eigendommen van de opdrachtgever, voor zover deze door de uitvoering van het werk is toegebracht en is toe te rekenen aan nalatigheid, onvoorzichtigheid of verkeerde handelingen van de aannemer, zijn personeel, zijn onderaannemers of zijn leveranciers.
9. De aannemer vrijwaart de opdrachtgever tegen aanspraken van derden tot vergoeding van schade, voor zover deze door de uitvoering van het werk is toegebracht en is toe te rekenen aan nalatigheid, onvoorzichtigheid of verkeerde handelingen van de aannemer, zijn personeel, zijn onderaannemers of zijn leveranciers.
10. De aannemer zorgt voor de tijdige verkrijging van publiekrechtelijke en privaatrechtelijke toestemmingen, die hij nodig heeft of wenst, voor zover zij niet behoren tot die, waarvoor de opdrachtgever ingevolge het bepaalde in § 5, eerste lid, sub a zorg draagt.
11. De aannemer wordt geacht bekend te zijn met de voor de uitvoering van het werk van belang zijnde wettelijke voorschriften en beschikkingen van overheidswege, voor zover deze op de dag van aanbesteding in werking zijn getreden. De aan de naleving van deze voorschriften en beschikkingen verbonden gevolgen zijn voor zijn rekening.
12. De gevolgen van de naleving van voorschriften van bijzondere aard zijn voor rekening van de aannemer, tenzij redelijkerwijs moet worden aangenomen, dat hij deze voorschriften niet

behoefde te kennen. In dit laatste geval heeft hij aanspraak op bijbetaling.

13. De gevolgen van de naleving van wettelijke voorschriften of beschikkingen van overheidswege, die na de dag van aanbesteding in werking treden, komen voor rekening van de opdrachtgever, tenzij redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de aannemer die gevolgen reeds op de dag van aanbesteding had kunnen voorzien. Indien echter in de overeenkomst bepalingen zijn opgenomen betreffende de verrekening van wijzigingen van lonen en sociale lasten of van prijzen, huren en vrachten, komen de gevolgen daarvan slechts voor rekening van de opdrachtgever, indien en voor zover zulks uit die bepalingen voortvloeit.
14. Indien de constructies, werkwijzen, orders en aanwijzingen, bedoeld in § 5, tweede lid, dan wel de bouwstoffen of hulpmiddelen, bedoeld in § 5, derde lid, klaarblijkelijk zodanige fouten bevatten of gebreken vertonen, dat de aannemer in strijd met de eisen van redelijkheid en billijkheid zou handelen door zonder de directie daarop te wijzen tot uitvoering van het desbetreffende onderdeel van het werk over te gaan, is hij voor de schadelijke gevolgen van zijn verzuim aansprakelijk. Het in dit lid bepaalde is van overeenkomstige toepassing op de in § 5, vierde lid, en deze paragraaf, zevenentwintigste lid, bedoelde gevallen.
15. Indien de aannemer meent, behalve op de aannemingssom, op de vergoeding van de omzetbelasting en op de verrekening ingevolge de §§ 35 tot en met 39, nog andere aanspraken jegens de opdrachtgever te hebben, geeft hij daarvan zo spoedig mogelijk schriftelijk aan deze kennis en in elk geval op zodanig tijdstip dat de directie de ter zake nodige gegevens kan verzamelen. Aan het verzamelen van die gegevens verleent de aannemer zijn medewerking. De opdrachtgever of de directie kan van de aannemer nadere inlichtingen verlangen omtrent de door hem kenbaar gemaakte aanspraken.
16. De aannemer zorgt voor orde en veiligheid op het werk. Hij zorgt tevens voor een zodanige verlichting, dat een goede uitvoering van het werk gewaarborgd is.

16a. Wanneer bij de uitvoering van het werk voorwerpen of stoffen worden aangetroffen, waarvan redelijkerwijs geacht kan worden dat deze schade kunnen toebrengen aan personen, goederen of milieu, brengt de aannemer dit onmiddellijk ter kennis van de directie. Hij neemt terstond, zo mogelijk in overleg met de directie, de door de omstandigheden vereiste veiligheidsmaatregelen.

17. De aannemer is verplicht alle onbekwame dan wel ongeschikte personen, die van zijnentwege of vanwege een onderaannemer of leverancier op het werk aanwezig zijn, op verlangen van de directie onverwijld daarvan te doen verwijderen.
18. De aannemer moet gedurende de uitvoering van het werk op of in de nabijheid van de plaats, waar het wordt uitgevoerd, aanwezig zijn, tenzij de directie zulks onnodig oordeelt of een gevolmachtigde hem overeenkomstig § 4 vertegenwoordigt.
19. De aannemer zorgt er voor, dat bij de uitvoering van het werk, tenzij hijzelf of zijn gevolmachtigde ter plaatse is, steeds een persoon aanwezig is, die de opdracht heeft orders of aanwijzingen van de directie op te volgen en deze onverwijld aan hem of zijn gevolmachtigde over te brengen.
20. De aannemer verleent toegang tot het werk en het werkterrein aan de personen, die door de opdrachtgever of de directie tot toegang zijn gemachtigd, voor zover hij daartegen geen redelijke bezwaren heeft.
21. Behalve het te werk gestelde personeel en uit anderen hoofde bevoegde personen mag de aannemer andere personen op het werk en het werkterrein toelaten voor zover de opdrachtgever of de directie daartegen geen redelijke bezwaren kenbaar maakt.
22. De aannemer zorgt er voor, dat de directie en door de directie aangewezen personen, voor zover fabrieksgeheim zich daartegen niet verzet, vrije toegang hebben tot de terreinen, fabrieken, werkplaatsen en loodsen, zowel van de aannemer als van onderaannemers en leveranciers, waar werkzaamheden ten behoeve van het werk worden verricht of voor het werk bestemde bouwstoffen zijn opgeslagen, teneinde de werkzaamheden respectievelijk de bouwstoffen te inspecteren.
23. Indien uit hoofde van fabrieksgeheim vrije toegang als bedoeld in het voorgaande lid niet of niet ten volle kan worden gegeven, moet hiervan kennis worden gegeven:

    a. bij de inschrijving, indien de bevoegdheid tot het verlenen van vrije toegang bij de aannemer berust;
    b. bij de aanvraag tot goedkeuring van de betrokken onderaannemer of leverancier, indien de bevoegdheid bij een van hen berust.

    Een kennisgeving als bedoeld onder a zal niet worden aangemerkt als een aan de inschrijving verbonden voorwaarde.
24. Indien twee of meer personen tezamen een werk hebben aangenomen, zijn zij hoofdelijk voor de gehele uitvoering daarvan aansprakelijk. Zij zijn verplicht een van hen schriftelijk aan te wijzen

om hen in alle opzichten te vertegenwoordigen.

25. De aannemer mag het werk niet geheel of ten dele aan een ander overdragen zonder schriftelijke goedkeuring van de opdrachtgever.
26. De aannemer kan bepaalde onderdelen van het werk in onderaanneming laten uitvoeren, mits voor de keuze van deze onderdelen en van de daarvoor in te schakelen onderaannemers de schriftelijke goedkeuring van de directie is verkregen; deze goedkeuring zal niet mogen worden onthouden op onredelijke gronden. De aannemer blijft niettemin jegens de opdrachtgever voor die onderdelen ten volle verantwoordelijk.
27. Indien door of namens de opdrachtgever het inschakelen van een bepaalde onderaannemer of leverancier is of wordt voorgeschreven, is de aannemer voor wat het presteren van die onderaannemer of leverancier betreft jegens de opdrachtgever tot niet meer gehouden dan tot datgene, waartoe de aannemer die onderaannemer of leverancier kan houden krachtens de voorwaarden door deze gehanteerd en zoals deze door de opdrachtgever zijn aanvaard of goedgekeurd.
    Indien de voorgeschreven onderaannemer of leverancier niet, niet tijdig of niet deugdelijk presteert en de aannemer het redelijkerwijs nodige heeft gedaan om nakoming en/of schadevergoeding te verkrijgen, zal de opdrachtgever de voor de aannemer ontstane meerdere kosten aan hem vergoeden, voor zover deze hem niet zijn vergoed door de onderaannemer of leverancier.
    Daartegenover zal de aannemer, op eerste verzoek van de opdrachtgever, aan deze zijn vordering op de voorgeschreven onderaannemer of leverancier cederen tot aan het door de opdrachtgever aan hem vergoede bedrag.
28. Indien onderdelen van het werk in onderaanneming worden uitgevoerd, zal de aannemer de onderaannemer volledig inlichten omtrent de bepalingen van het bestek, die bij het desbetreffende onderdeel van belang kunnen zijn, en omtrent de wijze van uitvoering.
29. Orders en aanwijzingen betreffende die onderdelen zullen door de directie uitsluitend aan de aannemer worden kenbaar gemaakt en zullen door deze aan de onderaannemer worden doorgegeven, tenzij de aannemer na overleg met de onderaannemer schriftelijk verzoekt bedoelde orders en aanwijzingen tevens rechtstreeks aan de onderaannemer mede te delen.
30. De aannemer is verplicht ter zake van de overeenkomst in Nederland domicilie te hebben voor zover hij niet reeds in Nederland is gevestigd.

Hoofdstuk IV. Aanvang, uitvoeringsduur, oplevering

§ 7. Datum van aanvang

1. Als datum van aanvang zal worden aangemerkt de vijfde werkdag na de dag waarop de aannemer het werk is opgedragen.
2. Tenzij in het bestek anders is bepaald, staat het de aannemer vrij, behoudens bezwaar van de directie, ook vóór de datum van aanvang met het werk te beginnen.

§ 8. Uitvoeringsduur, uitstel van oplevering

1. De termijn, binnen welke het werk moet worden opgeleverd, wordt in het bestek uitgedrukt:
    a. hetzij in een aantal werkbare werkdagen;
    b. hetzij in een aantal kalenderdagen, -weken of -maanden;
    c. hetzij door een bepaalde dag te noemen.
2. Indien een termijn is uitgedrukt in een aantal werkbare werkdagen, worden werkdagen, respectievelijk halve werkdagen, als onwerkbaar beschouwd, wanneer daarop door omstandigheden buiten de aansprakelijkheid van de aannemer gedurende ten minste vijf uren, respectievelijk ten minste twee uren, door het grootste deel van de arbeiders of machines niet kon worden gewerkt.
3. Als de oplevering van het werk zou moeten geschieden op een dag die geen werkdag is, geldt de eerstvolgende werkdag als de overeengekomen dag van oplevering.
4. De termijn, binnen welke het werk moet worden opgeleverd, kan door de opdrachtgever worden verlengd, hetzij eigener beweging, hetzij op een daartoe strekkend verzoek van de aannemer. Een verzoek van de aannemer om termijnverlenging zal slechts in overweging kunnen worden genomen, indien dit schriftelijk geschiedt en – behoudens ontheffing door de directie – ten minste veertien dagen voor het verstrijken van de termijn bij de directie is bezorgd.
5. Indien door overmacht, door voor rekening van de opdrachtgever komende omstandigheden, of

door het door of namens de opdrachtgever aanbrengen van bestekswijzigingen dan wel van wijzigingen in de uitvoering van het werk, niet van de aannemer kan worden gevergd dat het werk binnen de overeengekomen termijn wordt opgeleverd, heeft hij recht op termijnverlenging.

§ 8a. Beproeving

1. Beproeving van het technische installatiewerk of een of meer onderdelen daarvan vindt plaats, indien dit is overeengekomen. De beproeving geschiedt door de aannemer in aanwezigheid van de directie en dient om vast te stellen of het technische installatiewerk, of het desbetreffende onderdeel daarvan, op het gebied bestreken door de beproeving, voldoet aan hetgeen is overeengekomen voor zover dit op het tijdstip van de beproeving mogelijk is.
2. Aannemer en directie stellen in onderling overleg het tijdstip van de beproeving vast. Indien aannemer en directie niet komen tot gemeenschappelijke vaststelling van het tijdstip van de beproeving, stelt de aannemer dit tijdstip vast en geeft van dit tijdstip ten minste acht dagen tevoren schriftelijk kennis aan de directie.
3. Ten behoeve van de beproeving stelt de aannemer voor zijn rekening het nodige materieel en het personeel voor de bediening daarvan beschikbaar. De kosten van de voor de beproeving benodigde hoeveelheid water en energie zijn voor rekening van de opdrachtgever.
4. Zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vijf dagen na de beproeving, stelt de aannemer een rapport op waarin het beproevingsresultaat is opgenomen, alsmede, indien zulks is overeengekomen, een meetstaat die de meetresultaten en andere relevante gegevens vermeldt. Door de ondertekening van dit in tweevoud op te maken rapport door de aannemer en de directie staan de resultaten van de beproeving vast. Indien de directie tijdens de beproeving niet aanwezig is geweest, staan de resultaten van de beproeving vast door de enkele vermelding daarvan in het rapport.
5. Indien op grond van de beproeving is vastgesteld dat het technische installatiewerk, op het gebied bestreken door de beproeving, niet voldoet aan hetgeen is overeengekomen, zal, nadat de aannemer de nodige verbeteringen heeft aangebracht, de beproeving worden herhaald. Op deze herhaalde beproeving zijn de vorige leden van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat in dit geval de kosten voor water en energie, benodigd voor de beproeving, voor rekening van de aannemer zijn.
6. Indien op grond van de beproeving is vastgesteld dat het technische installatiewerk, op het gebied bestreken door de beproeving, voldoet aan hetgeen is overeengekomen en het technische installatiewerk ook overigens is voltooid, vindt opneming van het technische installatiewerk plaats zoals bedoeld in § 9.

§ 9. Opneming en goedkeuring

1. De opneming van het werk geschiedt op schriftelijke, tot de directie gerichte aanvrage van de aannemer, waarin deze mededeelt op welke dag het werk naar zijn oordeel voltooid zal zijn. De directie kan genoegen nemen met een mondelinge mededeling, welke in het dagboek of weekrapport, bedoeld in § 27, wordt aangetekend.
2. De opneming geschiedt zo spoedig mogelijk en in de regel binnen acht dagen na de in het eerste lid bedoelde dag. De dag en het tijdstip van opneming worden aan de aannemer tijdig en zo mogelijk ten minste drie dagen tevoren schriftelijk medegedeeld. De directie kan verlangen, dat de aannemer of zijn gevolmachtigde bij de opneming tegenwoordig is.
3. Nadat het werk is opgenomen, wordt aan de aannemer binnen acht dagen schriftelijk medegedeeld, of het al dan niet is goedgekeurd, in het laatste geval met opgaaf van de gebreken, die de redenen voor de onthouding van de goedkeuring zijn. Wordt het werk goedgekeurd, dan wordt als dag van goedkeuring aangemerkt de dag waarop de desbetreffende mededeling aan de aannemer is verzonden.
4. Met toestemming van de aannemer kan, in plaats van de schriftelijke mededeling bedoeld in het vorige lid, worden volstaan met een overeenkomstige aantekening in het dagboek of weekrapport, met vermelding van de datum der aantekening. Alsdan wordt, indien het werk wordt goedgekeurd, als dag van goedkeuring aangemerkt de dag waarop de desbetreffende aantekening is geplaatst.
5. Wordt niet binnen acht dagen na de opneming een schriftelijke mededeling, of het werk al dan niet is goedgekeurd, aan de aannemer verzonden dan wel, in het geval bedoeld in het vierde lid, een overeenkomstig aantekening in het dagboek of weekrapport geplaatst, dan wordt het werk geacht op de achtste dag na de opneming te zijn goedgekeurd.

6. Geschiedt de opneming niet binnen vijftien dagen na de in het eerste lid bedoelde dag, dan kan de aannemer bij aangetekende brief een nieuwe aanvrage tot de directie richten, met verzoek het werk binnen acht dagen op te nemen. Voldoet de directie niet aan dit verzoek, dan wordt het werk geacht op de achtste dag na de verzending van die brief te zijn goedgekeurd.
7. Kleine gebreken, die gevoeglijk vóór een nog volgende betalingstermijn kunnen worden hersteld, zullen geen reden tot onthouding van goedkeuring mogen zijn, mits zij een eventuele ingebruikneming niet in de weg staan. De aannemer is gehouden de in dit lid bedoelde gebreken zo spoedig mogelijk te herstellen.
8. Met betrekking tot een heropneming na onthouding van goedkeuring vinden de bovenvermelde bepalingen overeenkomstige toepassing.
9. Bij een heropneming zullen andere gebreken dan die, welke overeenkomstig het zevende lid aan de aannemer zijn opgegeven, alleen dan reden tot hernieuwde onthouding van goedkeuring kunnen zijn, indien zij eerst na de voorafgegane opneming aan de dag zijn getreden.

§ 10. Oplevering

1. Het werk wordt als opgeleverd beschouwd, indien het overeenkomstig het bepaalde in § 9 is of geacht wordt te zijn goedgekeurd.
   De dag, waarop het werk is of geacht wordt te zijn goedgekeurd, geldt als dag waarop het werk als opgeleverd wordt beschouwd.

1a. Indien in het bestek is voorgeschreven dat de aannemer de opdrachtgever bedienings- en onderhoudsvoorschriften zal verstrekken met betrekking tot het technische installatiewerk, overhandigt hij deze op het tijdstip van ingebruikneming van het technische installatiewerk, of van het desbetreffende onderdeel daarvan, dan wel uiterlijk op de dag waarop het technische installatiewerk als opgeleverd wordt beschouwd. Indien in het bestek is voorgeschreven dat de aannemer de opdrachtgever revisietekeningen met betrekking tot het technische installatiewerk zal verstrekken, overhandigt hij deze uiterlijk drie maanden na de dag waarop het technische installatiewerk als opgeleverd wordt beschouwd.

2. Indien de aannemer niet een aanvrage om opneming als bedoeld in § 9, eerste lid, tot de directie heeft gericht, doch de opdrachtgever het werk voltooid acht, kan deze de aannemer zulks schriftelijk mededelen. De vijfde dag na de verzending van deze mededeling geldt dan als dag waarop het werk als opgeleverd wordt beschouwd.
3. De opdrachtgever kan het werk, voordat dit voltooid is, of een al dan niet voltooid onderdeel daarvan, in gebruik nemen of doen nemen mits de ingebruikneming een voldoende voortgang van het werk niet in gevaar brengt. De opdrachtgever gaat hiertoe niet over dan nadat hij dit schriftelijk aan de aannemer heeft medegedeeld en hij deze heeft gehoord en een opneming, dan wel – indien het een technisch installatiewerk betreft – een beproeving en opneming als bedoeld in § 8a van het in gebruik te nemen werk of onderdeel daarvan heeft plaatsgevonden. Indien door de ingebruikneming meer wordt verlangd van de aannemer dan redelijkerwijs van hem kan worden gevergd, zal dit worden verrekend als meer werk. Indien door de ingebruikneming schade aan het werk ontstaat komt deze schade niet voor rekening van de aannemer. Door de in dit lid bedoelde ingebruikneming en opneming wordt het werk, dan wel dat onderdeel, niet als opgeleverd beschouwd. Voor technische installatiewerken geldt dat indien in het bestek een onderhoudstermijn als bedoeld in § 11 is voorgeschreven, door de in dit lid bedoelde ingebruikneming de onderhoudstermijn onmiddellijk ingaat na de dag van ingebruikneming.

§ 11. Onderhoudstermijn

1. Indien in het bestek een onderhoudstermijn is voorgeschreven, gaat deze termijn in onmiddellijk na de dag waarop het werk overeenkomstig het bepaalde in § 10, eerste of tweede lid, als opgeleverd wordt beschouwd.
2. De aannemer is gehouden gebreken, welke in de onderhoudstermijn aan de dag treden, te herstellen, met uitzondering echter van die, waarvoor de opdrachtgever op grond van § 5, tweede lid de verantwoordelijkheid draagt of waarvoor hij op grond van § 5, derde of vierde lid, aansprakelijk is. Onder de in dit lid bedoelde gebreken vallen niet die gebreken die het gevolg zijn van onjuist of onzorgvuldig gebruik dan wel gekwalificeerd kunnen worden als normaal te verwachten slijtage als gevolg van het feitelijke gebruik.
3. Het in het tweede lid bedoelde herstel geschiedt voor rekening van de aannemer, tot genoegen van de directie en binnen een door haar in billijkheid te stellen termijn.

4. In de onderhoudstermijn optredende schade aan het werk is voor rekening van de opdrachtgever, met uitzondering echter van die schade, welke het gevolg is van door de aannemer verricht onvoldoend werk. In het laatste geval is het bepaalde in het derde lid van overeenkomstige toepassing.
5. Indien de aannemer zich desgevraagd verbindt tot herstel van niet voor zijn rekening komende gebreken of schade aan het werk, geschiedt de verrekening daarvan als meer werk.
6. Na afloop van de onderhoudstermijn zal het werk wederom worden opgenomen om te constateren, of de aannemer aan zijn verplichtingen heeft voldaan, waarbij wordt gehandeld overeenkomstig het bepaalde in § 9.

§ 12. Aansprakelijkheid van de aannemer na de oplevering

1. Na de dag, waarop het werk overeenkomstig het bepaalde in § 10, eerste of tweede lid, als opgeleverd wordt beschouwd, is de aannemer niet meer aansprakelijk voor tekortkomingen aan het werk.
2. Het in het eerste lid bepaalde lijdt uitzondering indien sprake is van een gebrek:
   (a) dat toe te rekenen is aan de aannemer en
   (b) dat bovendien ondanks nauwlettend toezicht tijdens de uitvoering dan wel bij de opneming van het werk als bedoeld in § 9, tweede lid, door de directie redelijkerwijs niet onderkend had kunnen worden
   en waarvan
   (c) de aannemer binnen een redelijke termijn na de ontdekking mededeling is gedaan.
3. (Vervallen).
4. De rechtsvordering uit hoofde van een gebrek waarvoor de aannemer krachtens het tweede lid aansprakelijk is, is niet ontvankelijk indien zij wordt ingesteld na verloop van:
   (a) vijf jaren na de in het eerste lid bedoelde dag, of
   (b) tien jaren na de in het eerste lid bedoelde dag, indien het werk geheel of gedeeltelijk is ingestort of dreigt in te storten dan wel ongeschikt is geraakt of ongeschikt dreigt te geraken voor de bestemming waarvoor het blijkens de overeenkomst bedoeld is en dit slechts kan worden verholpen of kan worden voorkomen door het treffen van zeer kostbare voorzieningen.
5. Indien in het bestek een onderhoudstermijn is voorgeschreven, treedt voor de toepassing van deze paragraaf de dag na het verstrijken van die termijn in de plaats van de in het eerste lid bedoelde dag en wordt onder opneming van het werk verstaan: de opneming genoemd in § 11, zesde lid.

Hoofdstuk V. Wijziging tijdstippen van uitvoering, schorsing, beëindiging in onvoltooide staat

§ 13. Wijziging tijdstippen van uitvoering

1. De directie is bevoegd:
   a. indien in het bestek een onderhoudstermijn als bedoeld in § 11, eerste lid, is voorgeschreven, de uitvoering van ondergeschikte werkzaamheden tot in die onderhoudstermijn te verschuiven;
   b. bij meerjarig onderhoud de uitvoering van werken, waartoe de aannemer in een bepaald jaar verplicht is, in een ander jaar binnen de duur van dit onderhoud te verlangen.
2. Indien het voorafgaande aanleiding tot verrekening geeft, wordt daarvoor overeenkomstig het bepaalde in § 36 een regeling getroffen.

§ 14. Schorsing van het werk en beëindiging van het werk in onvoltooide staat

1. De opdrachtgever is bevoegd de uitvoering van het werk voor het geheel of voor een gedeelte te schorsen.
2. In spoedeisende gevallen is de directie, hangende de beslissing van de opdrachtgever, voorlopig tot zodanige schorsing bevoegd.
3. Gedurende de schorsing is de aannemer verplicht:
   a. in overleg met de directie gepaste maatregelen te nemen ter voorkoming en beperking van schade, die aan het werk zou kunnen ontstaan;
   b. na te laten zowel hetgeen schade aan het werk ten gevolge zou kunnen hebben als hetgeen de latere voortzetting zou kunnen bemoeilijken.

4. Voorzieningen, die de aannemer ten gevolge van de schorsing moet treffen, worden als meer werk met hem verrekend. Schade, die de aannemer ten gevolge van de schorsing lijdt, wordt hem vergoed.
5. Indien de schorsing langer dan één maand duurt, kan de aannemer bovendien vorderen, dat een evenredige betaling voor het uitgevoerde gedeelte van het werk plaats heeft. Daarbij wordt rekening gehouden met de nog niet verwerkte bouwstoffen, voor zover deze in verband met het bepaalde in § 19 eigendom van de opdrachtgever zijn geworden. Nog niet verwerkte voor keuring gereed zijnde bouwstoffen worden op verzoek van de aannemer eerst nog gekeurd.
6. Indien de schorsing van het gehele werk langer duurt dan zes maanden, is de aannemer bevoegd het werk in onvoltooide staat te beëindigen.
7. De opdrachtgever is bevoegd de aannemer op te dragen het werk in onvoltooide staat te beëindigen.
8. Wanneer door voor rekening van de opdrachtgever komende omstandigheden de uitvoering van het werk gedurende meer dan twee maanden ononderbroken is vertraagd, is de aannemer bevoegd het werk in onvoltooide staat te beëindigen.
9. In de gevallen bedoeld in het zesde, zevende en achtste lid zal de opdrachtgever zo spoedig mogelijk na de beëindiging het werk overnemen. De aannemer is tot aan de overneming van het werk door de opdrachtgever gehouden de in het derde lid bedoelde verplichtingen na te komen.
10. De aannemer heeft alsdan recht op de aannemingssom, vermeerderd met de kosten die hij als gevolg van de niet voltooiing heeft moeten maken en verminderd met de hem door de beëindiging bespaarde kosten. Aanspraken van de aannemer en de opdrachtgever op hetgeen overigens ter zake van de overeenkomst verschuldigd is blijven onverlet.

Hoofdstuk VI. Werkterrein, reclame

§ 15. Werkterrein

1. Indien in het bestek oppervlakten van grond of water als werkterrein zijn aangeduid, heeft de aannemer daarover de kosteloze beschikking, zolang de uitvoering van het werk dit nodig maakt. Gebruik van ander terrein of water als werkterrein is voor rekening van de aannemer.
2. De directie wijst aan, na overleg met de aannemer, welke gedeelten van het werkterrein in gebruik mogen worden genomen als opslagplaatsen en voor de plaatsing van keten, loodsen, hulpwerken en andere hulpmiddelen.
3. De aannemer kan vóór de aanvang van het werk schriftelijk vorderen, dat de toestand van het werkterrein zo goed mogelijk wordt vastgesteld, in welk geval de opneming door de directie in samenwerking met en voor rekening van de aannemer ten spoedigste plaats vindt. Indien daarbij afwijkingen ten opzichte van de in het bestek omschreven toestand aan het licht komen, is het bepaalde in § 29, derde lid, van toepassing.
4. Na gebruik en uiterlijk bij de oplevering moet het werkterrein naar genoegen van de directie zoveel mogelijk weder in de oorspronkelijke toestand worden opgeleverd.

§ 16. Afsluiting, reclame

1. Indien de opdrachtgever afsluiting van het werk en het werkterrein nodig oordeelt, wordt de wijze van afsluiting in het bestek omschreven.
2. De opdrachtgever heeft het recht om na overleg met de aannemer op schuttingen en afrasteringen, welke dienen ter afsluiting van het werk of het werkterrein, alsmede elders op het werkterrein of aan het werk reclame of andere kennisgevingen aan te brengen.
3. Aan de aannemer is het evenwel toegestaan op een deel van die plaatsen aanduidingen van zijn naam en bedrijf aan te brengen, mits plaats, uiterlijk en afmetingen hiervan door de directie zijn goedgekeurd. Hetzelfde kan door de directie op een door tussenkomst van de aannemer gedaan verzoek aan onderaannemers en leveranciers worden toegestaan.

Hoofdstuk VII. Bouwstoffen

§ 17. Verwerking van bouwstoffen

1. Met inachtneming van § 5, derde en vierde lid, alsmede § 6, zevenentwintigste lid, staat de aannemer in voor de goede hoedanigheid van de bouwstoffen, voor de geschiktheid voor hun bestemming en het voldoen aan de gestelde eisen, alsmede voor de tijdige levering.

2. Indien en voor zover in het bestek is bepaald dat bouwstoffen gekeurd moeten worden, mag de aannemer deze niet verwerken voordat deze zijn goedgekeurd.
3. De directie kan verlangen, dat goedgekeurde bouwstoffen ook nadat zij zijn verwerkt alsnog worden vervangen, indien daaraan na de keuring nog gebreken worden geconstateerd. Deze vervanging geschiedt voor rekening van de opdrachtgever en wordt als meer werk verrekend, onverminderd het recht van de aannemer op schadevergoeding, indien daartoe gronden zijn. Indien echter het gebrek redelijkerwijs niet door de directie had kunnen worden onderkend en het gebrek aan de aannemer kan worden toegerekend, komt deze vervanging voor rekening van de aannemer.
4. De directie is bevoegd een bewijs van oorsprong van bouwstoffen te verlangen.
5. Indien de directie zulks goed vindt, zal de aannemer in plaats van met een fabrieksnaam aangeduide bouwstoffen andere mogen leveren, mits van overeenkomstige hoedanigheid. De directie onthoudt de goedkeuring niet op onredelijke gronden.

§ 18. Keuring van bouwstoffen

1. Indien en voor zover in het bestek is bepaald dat bouwstoffen door de directie worden gekeurd, worden deze in geval van goedkeuring zo nodig gemerkt. Door de opdrachtgever ter beschikking gestelde bouwstoffen worden geacht te zijn goedgekeurd.
   Indien voorgeschreven is dat bouwstoffen moeten worden geleverd met een kwaliteitsverklaring afkomstig van een door de Raad voor de Accreditatie erkende certificatie-instelling, wordt in het kader van de keuring volstaan met een uitwendige visuele beoordeling. De kwaliteitsverklaring wordt door de aannemer ter gelegenheid van de beoordeling door de directie aan haar ter beschikking gesteld.
2. Ten behoeve van de keuring moeten de monsters en bouwstoffen tijdig op het werk of in de werkplaatsen worden aangevoerd. Zolang de directie zulks nodig oordeelt, blijven door de aannemer ingediende monsters onder haar berusting; zij zijn evenwel voor zijn rekening en blijven voor hem toegankelijk.
3. De aannemer verleent bij de keuring, alsmede bij het merken van goedgekeurde bouwstoffen, de nodige hulp en stelt daartoe personeel en eenvoudige hulpmiddelen ter beschikking.
4. De aannemer is bevoegd bij de keuring aanwezig te zijn of zich te doen vertegenwoordigen; de directie kan dit van hem verlangen.
5. De directie is bevoegd bouwstoffen door derden te doen onderzoeken; de hieraan verbonden kosten zijn voor rekening van de opdrachtgever, behoudens het bepaalde in het zesde lid, onder d.
6. Voor rekening van de aannemer komen de kosten van:
   a. het beschikbaar stellen van de voor de keuring nodige bouwstoffen;
   b. het brengen van de bouwstoffen in een voor de keuring geschikte samenstelling en vorm;
   c. de emballage en de verzending van elders te keuren bouwstoffen;
   d. het in het vijfde lid bedoelde onderzoek, indien dit tot afkeuring leidt, tenzij het een bouwstof betreft, in het bestek aangeduid met een fabrieksnaam, of waarvan de leverancier door of namens de opdrachtgever is aangewezen;
   e. de in het twaalfde lid bedoelde herkeuring, indien de deskundige de afkeuring handhaaft.
7. De in het vorige lid bedoelde kosten worden zo nodig overeenkomstig § 42, zesde lid, verrekend.
8. De keuring geschiedt – ter keuze van de directie – op het werk, in de middelen van vervoer of elders, zo spoedig mogelijk na aanvoer of gereedkoming. Indien, ondanks een door de directie ontvangen schriftelijk verzoek van de aannemer om bouwstoffen te keuren, uiterlijk op een in dat verzoek vermeld redelijk tijdstip de schriftelijke mededeling van de uitslag van de keuring niet door de aannemer is ontvangen, worden die bouwstoffen geacht te zijn goedgekeurd. Onder een schriftelijk verzoek en onder een mededeling als in dit lid bedoeld wordt mede verstaan een aantekening in het dagboek of weekrapport, bedoeld in § 27.
9. Verzoekt de aannemer om keuring op een andere plaats dan door de directie is voorgeschreven, dan wordt dat niet geweigerd, indien toestaan niet in strijd is met de belangen van een goede hoedanigheid van het werk en van doeltreffende controle en mits de aannemer de hogere kosten ervan voor zijn rekening neemt.
10. Waardevermindering en verlies van voor de keuring gebezigde bouwstoffen worden aan de aannemer niet vergoed.
11. Ingeval van afkeuring van bouwstoffen kan zowel de directie als de aannemer vorderen, dat een in onderlinge overeenstemming getrokken monster uit die bouwstoffen tot na de beslechting van het uit die afkeuring mogelijk voortvloeiend geschil wordt bewaard. Deze monsters worden door

beiden gewaarmerkt. De bewaring geschiedt op een in onderlinge overeenstemming te bepalen plaats.

12. De aannemer heeft de bevoegdheid om ingeval van afkeuring van bouwstoffen herkeuring aan te vragen door een in overeenstemming met de opdrachtgever aan te wijzen deskundige, aan wiens uitspraak partijen ook in een later geschil gebonden zijn.
13. Afgekeurde bouwstoffen worden zo spoedig mogelijk afgezonderd en van het werk verwijderd, ook indien zij reeds mochten zijn verwerkt.

§ 19. Eigendom van bouwstoffen

1. Alle voor het werk bestemde bouwstoffen worden – zonder dat de opdrachtgever daardoor aansprakelijk wordt voor betalingen aan leveranciers of andere rechthebbenden – eigendom van de opdrachtgever, zodra zij zijn goedgekeurd en de aannemer door overlegging van (een) verklaring(en) volgens het bij de UAV behorende bijlage B heeft aangetoond, dat de leveranciers en eventuele andere rechthebbenden afstand doen van alle aanspraken op die bouwstoffen ten behoeve van de opdrachtgever.
2. Geen overdracht van eigendom aan de opdrachtgever als bedoeld in het eerste lid wordt geacht te hebben plaats gevonden:

   a. indien een schuldeiser van de opdrachtgever beslag legt op de in het eerste lid bedoelde bouwstoffen;
   b. indien de opdrachtgever failliet wordt verklaard of hem surseance van betaling wordt verleend en het werk door de curator dan wel door de opdrachtgever en diens bewindvoerders niet wordt voortgezet.

   Het in dit lid bepaalde lijdt nochtans uitzondering met betrekking tot die bouwstoffen, welke de opdrachtgever aan de aannemer heeft betaald.
3. Na voltooiing van het werk overgebleven bouwstoffen worden aan de aannemer teruggegeven en als niet geleverd beschouwd, behoudens toepassing van § 36, achtste lid.

§ 20. Zorg voor bouwstoffen

De aannemer draagt zorg voor de goedgekeurde en de door de opdrachtgever ter beschikking gestelde bouwstoffen, alsmede voor de uit het werk komende bouwstoffen. Verlies, vermissing of beschadiging van deze bouwstoffen is voor zijn rekening, behoudens het bepaalde in § 44.

§ 21. Oude bouwstoffen

1. Tenzij het bestek anders bepaalt, blijven de uit het werk komende oude bouwstoffen eigendom van de opdrachtgever.
2. (Vervallen).
3. (Vervallen).
4. De aannemer is niet verantwoordelijk voor de hoedanigheid van uit het werk komende bouwstoffen, voor zover achteruitgang van die hoedanigheid niet aan hem is toe te rekenen.

§ 22. Garantie voor een onderdeel

1. Het bepaalde in deze paragraaf is van toepassing, tenzij het bestek anders bepaalt.
2. Indien in het bestek is vermeld dat één of meer onderdelen van het werk moeten worden gegarandeerd, zal de aannemer op eerste aanzegging van de opdrachtgever zo spoedig mogelijk de tijdens de garantieperiode optredende gebreken voor zijn rekening herstellen. Gebreken in de zin van deze bepaling zijn gebreken, waarvan de opdrachtgever aannemelijk maakt dat die met grote mate van waarschijnlijkheid moeten worden toegeschreven aan een omstandigheid, die aan de aannemer kan worden toegerekend.
3. Indien in het bestek is vermeld dat een onderdeel van het werk door een onderaannemer of een leverancier moet worden gegarandeerd, draagt de aannemer zorg voor het verstrekken van de garantie door de onderaannemer of leverancier aan de opdrachtgever. Indien deze garantie niet door de onderaannemer of leverancier wordt verstrekt, wordt een dienovereenkomstige garantie door de aannemer verstrekt.
4. Een op grond van deze paragraaf overeengekomen garantie geldt vanaf het gereedkomen of de levering van het gegarandeerde onderdeel gedurende de in het bestek genoemde periode.

Hoofdstuk VIII. Hulpmiddelen

§ 23. Loodsen en andere hulpmiddelen

1. De verplichtingen van de aannemer met betrekking tot het ter beschikking stellen, onderhouden, en verwijderen van loodsen en/of directieverblijf en andere hulpmiddelen worden in het bestek omschreven.
2. (Vervallen).
3. (Vervallen).

§ 24. Hulpmiddelen van de opdrachtgever

1. Indien aan de aannemer het gebruik van gebouwen, terreinen en hulpmiddelen van de opdrachtgever is opgedragen of vergund, komen het onderhoud en het herstel, zolang het gebruik duurt, voor rekening van de aannemer.
2. Ingeval van verloren gaan door het in het eerste lid bedoelde gebruik, is hij verplicht tot vergoeding van de schade.
3. Zodra het in gebruik genomene voor de uitvoering van het werk niet meer nodig is, stelt de aannemer het, zoveel doenlijk in gelijke staat als hij het heeft ontvangen, weer ter beschikking van de opdrachtgever en bergt de hulpmiddelen op door of namens hem aan te wijzen plaatsen op.

§ 25. Gezonken materieel

1. Indien ten behoeve van het werk in gebruik zijnde hulpmiddelen, zoals vaartuigen en werktuigen, dan wel voor het werk bestemde bouwstoffen gezonken zijn in wateren, welke bij de opdrachtgever in eigendom of beheer zijn, is de aannemer verplicht ze met inbegrip van lading en toebehoren te lichten en te verwijderen.
2. Hij is in de gevallen, bedoeld in het eerste lid, verplicht dadelijk de vereiste aanduiding en verlichting aan te brengen, zo spoedig mogelijk de eerste maatregelen tot lichting, zoals het onderdoor brengen van kettingen, te nemen en de lichting in zo kort mogelijke tijd te voltooien.
3. De in de voorgaande leden bedoelde werkzaamheden geschieden op kosten van de aannemer, tenzij het in het eerste lid bedoelde zinken is veroorzaakt door een omstandigheid die voor rekening van de opdrachtgever komt.

Hoofdstuk IX. Uitvoering

§ 26. Algemeen tijdschema, werkplan

1. De aannemer stelt zo spoedig mogelijk een op de aard van het werk afgestemd algemeen tijdschema op.
   In dit algemene tijdschema wordt duidelijk aangegeven op welke wijze, in welke volgorde, met welk materieel en met welke hulpmiddelen de aannemer voornemens is het werk en zijn onderdelen uit te voeren alsmede welke tijdsduur hij voor elk onderdeel nodig acht.
   Tevens wordt daarin aangegeven op welke tijdstippen de aannemer ten behoeve van de voortgang van het werk en de volgorde van de onderdelen ervan zal dienen te beschikken over datgene waarvoor de opdrachtgever of de directie volgens de overeenkomst dient te zorgen. Het algemene tijdschema dient te voldoen aan de eisen, die ten aanzien van de uitvoering van het werk in de overeenkomst zijn gesteld, en wordt door de aannemer van een behoorlijke toelichting voorzien.
2. De aannemer legt het algemene tijdschema, gedateerd en ondertekend, in tweevoud aan de directie ter goedkeuring over, uiterlijk op de vijftiende werkdag na de dag waarop hem het werk is opgedragen onderscheidenlijk de directie om een algemeen tijdschema heeft verzocht.
3. De directie beslist zo spoedig mogelijk omtrent de goedkeuring van het algemene tijdschema en deelt haar beslissing, in elk geval uiterlijk op de tiende werkdag, nadat zij het heeft ontvangen, schriftelijk aan de aannemer mede. De goedkeuring wordt slechts aan het algemene tijdschema onthouden, indien uit de inhoud daarvan blijkt, dat niet aan de uit de overeenkomst voortvloeiende eisen wordt voldaan.
4. Ingeval van goedkeuring worden de beide exemplaren van het algemene tijdschema ook door

de directie gedateerd en ondertekend, waarna een van de exemplaren aan de aannemer wordt toegezonden. In geval het algemene tijdschema niet wordt goedgekeurd, wordt de aannemer met de redenen hiervan schriftelijk in kennis gesteld. De aannemer legt in dat geval zo spoedig mogelijk, doch binnen tien werkdagen, een nieuw algemeen tijdschema, waarbij met de bezwaren van de directie rekening is gehouden, ter goedkeuring aan de directie over. Ten aanzien van de beslissing op het nieuwe algemene tijdschema is het derde lid van overeenkomstige toepassing.

5. Het algemene tijdschema geldt als een leidraad voor de aannemer en verzwaart de voor hem uit de overeenkomst voortvloeiende verplichtingen niet. De goedkeuring door de directie van het algemene tijdschema en daarin onder haar goedkeuring aangebrachte wijzigingen ontheffen de aannemer niet van zijn verplichtingen om het werk naar de uit de overeenkomst voortvloeiende eisen uit te voeren en tijdig te voltooien.
6. Indien van de aannemer wordt verlangd, dat hij in plaats van of naast het in deze paragraaf bedoelde algemene tijdschema een gedetailleerd werkplan aan de directie overlegt, wordt zulks, onder vermelding van de aan dit werkplan te stellen eisen, in de overeenkomst vermeld. Voor zover de overeenkomst niet anders vermeldt, is het bepaalde in het eerste tot en met het vijfde lid alsdan van overeenkomstige toepassing.
7. Wijzigingen door de directie in het goedgekeurde algemene tijdschema of gedetailleerde werkplan aangebracht geven de aannemer aanspraak op bijbetaling, indien van hem meer wordt verlangd dan redelijkerwijs van hem kan worden gevergd.

§ 27. Dagboek, lijsten, rapporten, verslagen van bouwvergaderingen

1. De directie maakt weekrapporten op. Hierin worden onder meer aantekeningen opgenomen betreffende:
   – de vordering en de stand van het werk;
   – de onwerkbare dagen en het verleende uitstel van oplevering;
   – de aan- en afvoer en goedkeuring van bouwstoffen;
   – de aan- en afvoer van materieel en hulpmiddelen;
   – bestekswijzigingen, meer en minder werk, verwerkte hoeveelheden en stelposten;
   – opneming, goedkeuring en oplevering van het werk;
   – de verstrekking van tekeningen;
   – voorvallen betreffende de veiligheid en/of gezondheid van personen.
2. De in het eerste lid bedoelde aantekeningen worden telkens uiterlijk op de vijfde werkdag na het verstrijken van de werkweek, waarop zij betrekking hebben, opgenomen in het weekrapport, dat terstond na het opmaken door de directie wordt ondertekend.
3. Het door de directie ondertekende weekrapport wordt zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk op de vijftiende werkdag na het verstrijken van de werkweek, waarop het betrekking heeft, aan de aannemer ter ondertekening voorgelegd. Aan de aannemer wordt afschrift van de weekrapporten verstrekt.
4. Indien de aannemer zich met de inhoud van het weekrapport kan verenigen, tekent hij dit voor akkoord uiterlijk op de vijfde werkdag, nadat het hem is voorgelegd.
5. Indien de aannemer zich met de inhoud van het weekrapport niet kan verenigen, ondertekent hij dit eveneens uiterlijk op de vijfde werkdag, nadat het hem is voorgelegd, doch onder toevoeging van een aantekening, waaruit blijkt tegen welke gedeelten en om welke redenen hij bezwaar heeft.
6. Ingeval de directie niet alleen weekrapporten opmaakt maar ook een dagboek bijhoudt, is op dit dagboek het bepaalde in het eerste tot en met het vijfde lid van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat geen afschrift van het dagboek aan de aannemer wordt verstrekt, tenzij deze daarom verzoekt.
7. Indien dit in de overeenkomst is voorgeschreven of na de opdracht door de directie wordt verlangd, verstrekt de aannemer telkens uiterlijk op de vijfde werkdag na het verstrijken van een werkweek een op die week betrekking hebbende, door hem gedateerde en ondertekende lijst, bevattende opgaven omtrent het personeel en voorts zodanige verdere mededelingen als door de directie worden gewenst.
8. Indien ten behoeve van het werk buiten het werkterrein werkzaamheden worden verricht, kan de directie vorderen, dat de aannemer daaromtrent uiterlijk op de vijfde werkdag na het verstrijken van een werkweek een door hem ondertekend rapport in tweevoud bij haar indient. In dit rapport worden aantekeningen als in het eerste lid bedoeld en betrekking hebbend op de in voornoemde werkweek verrichte werkzaamheden opgenomen.

9. Indien is overeengekomen dat tijdens de uitvoering van het werk bouwvergaderingen worden gehouden, maakt de directie daarvan verslagen. De verslagen worden zo spoedig mogelijk aan de aannemer ter ondertekening voorgelegd. Indien de aannemer zich met de inhoud van het verslag niet kan verenigen, wordt aan het verslag een aantekening toegevoegd waaruit blijkt tegen welke gedeelten en om welke reden hij bezwaar heeft. Het verslag wordt in de daarop volgende bouwvergadering vastgesteld.

§ 28. Afbakening, peilingen en opmetingen

De aannemer zal voor zijn rekening:

a. het werk uitzetten en de vereiste profielen en bakens stellen;
b. ten behoeve van afbakening, peilingen en opmetingen geschikt personeel en hulpmiddelen, als: roei- en peilboten, meetinstrumenten, bakens, enz., ter beschikking van de directie stellen;
c. de gedane uitzetting en afbakening in goede staat onderhouden, zolang de directie dit nodig oordeelt.

§ 29. Verschillen in afmetingen of in de toestand van bestaande werken en terreinen

1. Indien de in de beschrijving van het werk vermelde afmetingen niet overeenkomen met die, voorkomende op de tekening, is de aannemer verplicht de door hem geconstateerde afwijking ter kennis te brengen van de directie, opdat deze, zo zij zulks nodig acht, kan besluiten van de in § 2, vierde lid, bedoelde rangorde af te wijken. Een zodanig besluit van de directie wordt als een bestekswijziging aangemerkt.
2. Indien de in het bestek aangegeven afmetingen niet overeenkomen met die, voorkomende in de werkelijkheid, is de aannemer verplicht de door hem geconstateerde afwijking ter kennis te brengen van de directie, teneinde met deze overleg te plegen omtrent hetgeen moet geschieden om, gelet op de afwijking, het werk juist uit te voeren. De gebleken afwijking geeft, afgezien van de verrekening van meer en minder werk, welke uit het bestek mocht voortvloeien, de aannemer aanspraak op bijbetaling, indien die afwijking van zodanige aard is, dat de gevolgen daarvan redelijkerwijs niet voor zijn rekening dienen te komen.
3. Verschillen tussen de tijdens de uitvoering blijkende toestand van bestaande gebouwen, werken en terreinen enerzijds en de in het bestek aangeduide toestand anderzijds geven, afgezien van de verrekening van meer en minder werk, welke uit het bestek mocht voortvloeien, de aannemer aanspraak op bijbetaling, indien die verschillen van zodanige aard zijn, dat de gevolgen daarvan redelijkerwijs niet voor zijn rekening dienen te komen. Overigens draagt de opdrachtgever de verantwoordelijkheid voor de juistheid van de door of namens hem verstrekte gegevens. Het in dit lid bepaalde is ook van toepassing indien in het bestek geen toestand of gegevens zijn aangeduid, doch de tijdens de uitvoering blijkende toestand afwijkt van die welke de aannemer redelijkerwijs had mogen verwachten.

§ 30. Voorziening in waterkering, waterdoorlaat en verkeer

1. De aannemer mag het werk of onderdelen daarvan, waardoor de belangen van waterkering of waterdoorlaat zouden kunnen worden geschaad of stremming of stoornis in of hinder aan of gevaar voor het verkeer te land, te water of door de lucht zou kunnen worden veroorzaakt, slechts uitvoeren, indien en zolang hij met het oog op die belangen de nodige voorzieningen heeft getroffen.
2. Onder de in het eerste lid bedoelde voorzieningen worden verstaan: tijdelijke werken, afsluitingen, waarschuwingsborden, kentekens, verlichting en andere veiligheidsmaatregelen, die door wettelijke voorschriften worden vereist of uit anderen hoofde nodig mochten zijn.
3. Zolang hinder aan of stoornis in het verkeer te land, te water of door de lucht wordt toegebracht, moet ten behoeve van dat verkeer de nodige hulp worden beschikbaar gesteld.
4. De in deze paragraaf bedoelde voorzieningen en hulp zijn voor rekening van de aannemer, met dien verstande, dat dit voor tijdelijke werken van betekenis of maatregelen van ingrijpende aard slechts geldt, indien deze in de overeenkomst zijn omschreven.

§ 31. Verband met andere werken

1. Indien verschillende werken in elkander grijpen, wordt dit in het bestek vermeld.

2. Tenzij in het bestek anders is bepaald, geschiedt de coördinatie van in elkander grijpende werken door de directie.
3. De aannemer gedoogt – zonder aanspraak op andere vergoedingen dan de in het volgende lid bedoelde – dat door derden, aan wie de directie zulks toestaat, tegelijkertijd en te zelfder plaatse wordt gewerkt.
4. Hij gedoogt, dat daarbij gebruik wordt gemaakt van reeds gemaakt werk en gemaakte hulpwerken. Voor dit gebruik kan de aannemer aanspraak op bijbetaling doen gelden, indien meer van hem wordt verlangd dan redelijkerwijs van hem kan worden gevergd.

§ 32. Gevonden voorwerpen

De aannemer is verplicht de vondst van alle voorwerpen, die bij de uitvoering van het werk worden gevonden en die van waarde zijn of uit een historisch of wetenschappelijk oogpunt van belang kunnen zijn, terstond aan de directie te melden en deze voorwerpen zo mogelijk in handen van de directie te stellen, tenzij het bestek anders bepaalt.

§ 33. Vermoeden van onvoldoend werk

Indien de directie vermoedt, dat het werk niet aan de bij de overeenkomst gestelde eisen voldoet, is de aannemer verplicht de maatregelen te nemen of te gedogen, die nodig zijn om vast te stellen of zulks al dan niet het geval is. Ingeval het werk niet aan deze eisen voldoet, komen de kosten van bedoelde maatregelen voor rekening van de aannemer. In het tegengestelde geval worden zij, evenals de kosten van herstel, verrekend als meer werk en wordt eventuele schade vergoed.

§ 34. Wijzigingen in de uitvoering

Wijzigingen door de directie in de uitvoering van het werk aangebracht geven de aannemer aanspraak op bijbetaling, indien van hem meer wordt verlangd dan redelijkerwijs van hem kan worden gevergd.

Hoofdstuk X. Meer en minder werk

§ 35. Verrekening van meer en minder werk

1. Verrekening van meer en minder werk vindt plaats:

    a. ingeval van bestekswijzigingen (§ 36);
    b. ingeval van afwijkingen van de bedragen van de stelposten (§ 37);
    c. ingeval van afwijkingen van geschatte hoeveelheden (§ 38, tweede lid);
    d. ingeval van afwijkingen van verrekenbare hoeveelheden (§ 39);
    e. in de gevallen waarin verrekening als meer en minder werk in deze UAV of in de overeenkomst is voorgeschreven. In deze gevallen is het bepaalde in par. 36 lid 1a van overeenkomstige toepassing.

   Aanspraken van de aannemer en de opdrachtgever op hetgeen overigens ter zake van de overeenkomst verschuldigd is blijven onverlet.
2. De verrekening van het meer werk geschiedt door bijbetaling, die van het minder werk door inhouding op de aannemingssom. De opdrachtgever en de aannemer komen overeen op welke wijze – ineens of in gedeelten – en wanneer de verrekening geschiedt van het meer en het minder werk of, indien er zowel van meer als van minder werk sprake is, van het saldo daarvan.
3. Indien omtrent wijze en tijdstip van de verrekening van het meer werk niets is overeengekomen, geschiedt deze verrekening ineens na de voltooiing van het meer werk.
4. Indien omtrent wijze en tijdstip van de verrekening van het minder werk niets is overeengekomen, geschiedt deze verrekening, met inachtneming van het bepaalde in § 40, zevende lid, ineens bij de eindafrekening van het werk.
5. Indien bij de eindafrekening van het werk blijkt, dat het totaal van het reeds verrekende en het nog te verrekenen minder werk dat van het reeds verrekende en het nog te verrekenen meer werk overtreft, heeft de aannemer recht op een bedrag gelijk aan 10% van het verschil van deze totalen. Het in dit lid bepaalde lijdt uitzondering, voor zover het minder werk het gevolg is van een verzoek van de aannemer om minder te mogen uitvoeren dan in de overeenkomst is bepaald.
6. Voor de toepassing van het bepaalde in het vijfde lid wordt onder het werk verstaan:
    a. bij aanneming in massa, de werken van de percelen gezamenlijk;

b. bij meerjarige onderhoudsbestekken de werken van de onderhoudsjaren gezamenlijk.

§ 36. Bestekswijzigingen

1. Onder bestekswijzigingen worden verstaan wijzigingen in het bestek, het werk of de voorwaarden van uitvoering van het werk.

1a. In geval van door de opdrachtgever gewenste bestekswijzigingen kan de aannemer slechts dan een verhoging van de prijs vorderen, wanneer hij de opdrachtgever tijdig heeft gewezen op de noodzaak van een daaruit voortvloeiende prijsverhoging, tenzij de opdrachtgever die noodzaak uit zichzelf had moeten begrijpen.

2. De directie is bevoegd voor of tijdens de uitvoering van het werk bestekswijzigingen aan te brengen. Indien en voor zover deze bevoegdheid in het bestek aan de opdrachtgever is voorbehouden, is voor deze bestekswijzigingen een door de opdrachtgever aan de aannemer te verstrekken schriftelijke opdracht vereist.
3. De aannemer zal aan opdrachten tot bestekswijzigingen gevolg geven, ook indien daardoor de omvang van het werk wordt vermeerderd of verminderd, mits dientengevolge de totalen van de bijbetalingen en inhoudingen elk niet meer bedragen dan 15% van de aannemingssom dan wel het saldo van die bijbetalingen en inhoudingen niet meer bedraagt dan 10% van de aannemingssom.
4. Bestekswijzigingen worden verrekend tegen bedragen of prijzen die vóór de uitvoering van die wijzigingen of, indien hun aard dit belet, zo spoedig mogelijk tussen de opdrachtgever en de aannemer worden overeengekomen. Indien de directie overweegt om een bestekswijziging aan te brengen en daartoe de aannemer verzoekt een prijsaanbieding te doen, plegen de directie en de aannemer op verzoek van de aannemer tevoren overleg omtrent de vraag of, en zo ja onder welke omstandigheden, de aannemer aanspraak zal kunnen maken op een redelijke vergoeding van de aan het doen van de prijsaanbieding verbonden kosten.
5. Bestekswijzigingen zullen de aannemer schriftelijk worden opgedragen. De aannemer kan genoegen nemen met een overeenkomstige aantekening in het dagboek, het weekrapport of het verslag van de bouwvergadering, welke dan als schriftelijke opdracht zal worden aangemerkt. Het gemis van een schriftelijke opdracht of van een aantekening in het dagboek of weekrapport laat de aanspraken van de aannemer en van de opdrachtgever op verrekening van meer en minder werk onverlet.
6. Ten aanzien van bestekswijzigingen zal op verzoek van de directie of van de aannemer een afzonderlijke termijn worden overeengekomen, binnen welke het meer werk zal worden voltooid, hetgeen dan in de schriftelijke opdracht wordt vermeld.
7. Bij meerjarige onderhoudsbestekken wordt bij de in het derde lid vermelde totalen van bijbetalingen en van inhoudingen elk onderhoudsjaar op zichzelf beschouwd.
8. De opdrachtgever zal de reeds aangevoerde, de blijkens de vrachtbrief afgezonden en de uitsluitend ten behoeve van het werk bestelde bouwstoffen, die tengevolge van bestekswijzigingen niet kunnen worden gebruikt, voor zover deze bouwstoffen aan de gestelde eisen voldoen, overnemen of deswege een billijke schadevergoeding verlenen.

§ 37. Stelposten

1. Onder stelposten worden verstaan in het bestek als zodanig aangeduide geldbedragen, welke in de aannemingssom zijn begrepen en ten laste waarvan nader in het bestek beschreven uitgaven worden gebracht.
2. Indien de som van de uitgaven, die ten laste van een stelpost worden gedaan, hoger of lager blijkt te zijn dan het bedrag van die stelpost, zal de afwijking worden verrekend.
3. Bij de ten laste van stelposten te brengen uitgaven, die betrekking hebben op de aanschaffing van bouwstoffen, wordt gerekend met prijzen, welke zijn samengesteld uit:
   a. de prijzen op basis van franco levering op of in het vervoermiddel bij het werkterrein;
   b. een aannemersvergoeding van 10% van de onder a bedoelde prijzen.
4. (Vervallen).
5. Kosten van emballage en de terugzending daarvan komen voor rekening van de aannemer, behalve voor zover die kosten, door de invulling die aan de stelpost wordt gegeven, hoger zijn dan die waarmee de aannemer redelijkerwijs rekening heeft moeten houden.
6. De kosten van het in het werk brengen van ten laste van stelposten aangeschafte bouwstoffen zijn in de aannemingssom begrepen en worden niet afzonderlijk verrekend. Deze kosten zullen echter worden verrekend ten laste van de stelpost, waarop ook de aanschaffing van die

bouwstoffen wordt verrekend, indien zij betrekking hebben op het in het werk brengen van installaties, zoals liften, centrale verwarming en dergelijke, of voor zover zij door de invulling die aan de stelpost wordt gegeven hoger zijn dan die waarmee de aannemer redelijkerwijs rekening heeft moeten houden.

7. De aanschaffing van bouwstoffen, waarvoor stelposten zijn opgenomen, geschiedt door de aannemer volgens nadere opdracht van de directie en, tenzij de directie de aannemer daarin vrijlaat, bij leveranciers die daartoe door haar worden aangewezen.
8. Bij de ten laste van stelposten te brengen uitgaven, die betrekking hebben op de verrichting van werkzaamheden, wordt gerekend met prijzen, welke zijn samengesteld uit:

   a. de voor de uitvoering nodige kosten, voor zover deze rechtstreeks op de uitvoering betrekking hebben;
   b. een aannemersvergoeding van 10% van de onder a bedoelde kosten.

   De kosten op de bouwplaats voor algemene inrichting, verzorging en uitvoering worden niet afzonderlijk verrekend, maar worden geacht in de aannemingssom te zijn begrepen, behalve voor zover die kosten, door de invulling die aan de stelpost wordt gegeven, hoger zijn dan die waarmee de aannemer redelijkerwijs rekening heeft moeten houden.
9. De verrichting van werkzaamheden als bedoeld in het achtste lid geschiedt volgens nadere opdracht van de directie door de aannemer of door derden, die daartoe door haar worden aangewezen.
10. Bij de ten laste van stelposten te brengen uitgaven, die betrekking hebben op het doen van betalingen aan derden, wordt gerekend met bedragen, welke zijn samengesteld uit:
    a. het bedrag van de aan derden gedane betaling, de omzetbelasting daarin niet begrepen;
    b. een aannemersvergoeding van 5% van het onder a bedoelde bedrag.
11. Betalingen aan derden, waarvoor stelposten zijn opgenomen, geschieden door de aannemer volgens nadere opdracht van de directie.
12. Alvorens een uitgave ten laste van een stelpost te brengen, kan de directie van de aannemer overlegging van bewijsstukken verlangen.

§ 38. Hoeveelheden

1. Onder verrekenbare hoeveelheden worden verstaan de in het bestek als zodanig aangeduide hoeveelheden; afwijkingen worden verrekend overeenkomstig het bepaalde in § 39.
2. Onder geschatte hoeveelheden worden verstaan de met de toevoeging ‘naar schatting’, ‘ongeveer’ of dergelijke aanduidingen in het bestek genoemde hoeveelheden. Een afwijking van een geschatte hoeveelheid wordt verrekend indien en voor zover er sprake is van een afwijking die meer bedraagt dan 10% van die geschatte hoeveelheid, tenzij zulks aanleiding tot onbillijkheid zou geven.
3. Afwijkingen van andere dan de in het eerste of tweede lid bedoelde hoeveelheden, welke door de directie worden verlangd of voorgeschreven, worden beschouwd als bestekswijzigingen en verrekend overeenkomstig het bepaalde in § 36.
4. Indien in het bestek hoeveelheden bouwstoffen zijn vermeld, worden daaronder verstaan, voor zover niet anders is bepaald, hoeveelheden in het werk gemeten.
5. De meting van geleverde of verwerkte bouwstoffen geschiedt door de aannemer ten overstaan van de directie en op door haar goed te keuren wijze.

§ 39. Afwijkingen van verrekenbare hoeveelheden

1. Indien in het bestek verrekenbare hoeveelheden zijn opgenomen en deze blijken te hoog of te laag te zijn om het werk overeenkomstig de bepalingen van het bestek of de aard van het werk tot stand te brengen, zullen de afwijkingen van deze hoeveelheden worden verrekend tegen verrekenprijzen, die daartoe bij de totstandkoming van de overeenkomst zijn overeengekomen.
2. Indien een verrekenprijs voor afwijkingen van een in het bestek opgenomen verrekenbare hoeveelheid te laag of te hoog blijkt te zijn, zal een gewijzigde verrekenprijs tussen de opdrachtgever en de aannemer worden overeengekomen. De herziening zal slechts kunnen plaats vinden, indien meer dan 110% of minder dan 90% van de in het bestek opgenomen verrekenbare hoeveelheid is of zal worden verwerkt.
3. Indien overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid een verrekenprijs wordt gewijzigd, wordt de afwijking van de in het bestek opgenomen verrekenbare hoeveelheid verrekend tegen die gewijzigde verrekenprijs; zodanige wijziging leidt echter niet tot wijziging van de

aannemingssom.

4. Indien voor een bepaalde bouwstof of voor een bepaald soort werk meer dan één verrekenbare hoeveelheid in het bestek is opgenomen en voor die hoeveelheden een zelfde verrekenprijs geldt, wordt voor de toepassing van het bepaalde in het tweede en derde lid het totaal van deze hoeveelheden als de in het bestek opgenomen verrekenbare hoeveelheid beschouwd.
5. In de in deze paragraaf bedoelde verrekenprijzen worden geacht begrepen te zijn alle rechtstreeks of zijdelings voor de uitvoering nodige kosten en een aannemersvergoeding. In de aannemersvergoeding worden de algemene kosten van de aannemer en een normale aannemerswinst geacht begrepen te zijn.

Hoofdstuk XI. Betaling, omzetbelasting, kortingen, verpanding

§ 40. Betaling

1. Het ingevolge de overeenkomst aan de aannemertoekomende bedrag is het saldo, gevormd door de aannemingssom, verhoogd onderscheidenlijk verlaagd met hetgeen overigens aan of door hem ter zake van de overeenkomst verschuldigd is.
2. Indien de aannemer volgens de overeenkomst recht heeft op betaling in termijnen, heeft met het oog op het verschijnen van een betalingstermijn opneming van het uitgevoerde gedeelte van het werk plaats.
3. Bij de opneming, bedoeld in het tweede lid, wordt rekening gehouden met de waarde van goedgekeurde, doch nog niet verwerkte bouwstoffen, voor zover deze krachtens § 19 eigendom van de opdrachtgever zijn geworden.
4. Geschiedt de opneming, bedoeld in het tweede lid, niet binnen acht dagen nadat de aannemer daarom heeft verzocht, dan kan de aannemer schriftelijk een nieuwe aanvrage tot de directie richten, met verzoek binnen vier dagen tot opneming over te gaan. Voldoet de directie niet aan dit verzoek, dan wordt de opneming geacht te zijn geschied en wordt het door de aannemer in zijn verzoek opgegeven termijnbedrag uitbetaald overeenkomstig het in het zesde lid bepaalde.
5. Indien de directie na een opneming, bedoeld in het tweede lid, nalaat binnen vier dagen nadat de aannemer daarom schriftelijk heeft verzocht, het resultaat van de opneming bekend te maken, wordt het door de aannemer in zijn verzoek opgegeven termijnbedrag uitbetaald overeenkomstig het in het zesde lid bepaalde.
6. De uitbetaling van een termijn zal plaats vinden binnen vier weken, nadat bij de opneming, bedoeld in het tweede lid, is gebleken, dat de aannemer recht heeft op betaling van die termijn. Indien in het bestek is bepaald, dat de betaling van een termijn eerst zal geschieden nadat de aannemer een declaratie heeft ingediend, zal de betaling plaats vinden binnen vier weken nadat de declaratie in goede orde bij de directie is ingekomen. De declaratie wordt geacht in goede orde bij de directie te zijn ingekomen indien de directie niet binnen zeven dagen na ontvangst van de declaratie aan de aannemer heeft medegedeeld dat daaraan documenten ontbreken welke nodig zijn ter beoordeling van de juistheid van de declaratie. Indien de directie tegen de inhoud van de declaratie bezwaar heeft, stelt zij de aannemer onder opgave van redenen daarvan zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vier weken na ontvangst van de declaratie, op de hoogte.
7. Indien een termijn verschenen is, waarvan het bedrag beïnvloed kan worden door de eindafrekening van het gehele werk, wordt die termijn gesteld op het bedrag, dat de aannemer, gegeven de voortgang van het werk, ontwijfelbaar toekomt en wordt dit bedrag aan hem uitbetaald.
8. Indien een termijn nog niet verschenen is, kan de opdrachtgever niettemin, zo daartoe aanleiding bestaat, tot gedeeltelijke betaling daarvan overgaan.
9. Indien niet is overeengekomen, dat betaling in termijnen zal geschieden, ontvangt de aannemer, vooruitlopend op de eindafrekening, binnen vier weken nadat het werk is opgeleverd het bedrag, dat hem ontwijfelbaar toekomt.
10. Op de betaling van bedragen buiten de aannemingssom of van bedragen buiten de termijnen van de aannemingssom is het bepaalde in het zesde lid van overeenkomstige toepassing.
11. Zo spoedig mogelijk na de oplevering van het werk, of, indien in het bestek een onderhoudstermijn is voorgeschreven, zo spoedig mogelijk na het verstrijken daarvan, wordt de eindafrekening van het werk opgesteld. Hetgeen reeds is betaald wordt dan in mindering gebracht op hetgeen de aannemer volgens het eerste lid toekomt en het restant wordt hem binnen vier weken betaald. Indien de aannemer bij de eindafrekening een bedrag aan de opdrachtgever verschuldigd blijkt, is hij binnen vier weken tot betaling daarvan gehouden.

12. Indien door in gebreke blijven of onvermogen van de aannemer de opdrachtgever het werk geheel of gedeeltelijk uitvoert, of door anderen doet uitvoeren, wordt de betaling opgeschort, totdat zal zijn gebleken, welk bedrag dientengevolge door of aan de aannemer verschuldigd is. Het bepaalde in § 45, eerste en tweede lid, is niet van toepassing over het tijdvak van de opschorting.
13. In de in het voorgaande lid bedoelde gevallen heeft de opdrachtgever tevens het recht om voor rekening van de aannemer rechtstreeks aan onderaannemers en leveranciers een billijke vergoeding uit te keren voor de werkzaamheden en leveringen, waarvoor deze nog geen betaling genoten. De opdrachtgever gaat hiertoe niet over dan na de aannemer of diens wettelijke vertegenwoordiger ter zake te hebben gehoord.

§ 41. Omzetbelasting

1. De ter zake van het werk verschuldigde omzetbelasting is niet begrepen in de tussen opdrachtgever en aannemer overeengekomen of overeen te komen bedragen en prijzen, doch het bedrag daarvan wordt door de aannemer in zijn prijsopgaven afzonderlijk vermeld.
2. De opdrachtgever vergoedt de aannemer de ter zake van het werk verschuldigde omzetbelasting.
3. De aannemer ontvangt echter geen vergoeding van de ter zake van het werk verschuldigde omzetbelasting voor zover deze van de opdrachtgever wordt geheven.
4. De berekening van hetgeen de aannemer ingevolge de overeenkomst toekomt geschiedt met inachtneming van bedragen en prijzen, waarin de omzetbelasting niet is begrepen; de berekening van de door de opdrachtgever aan de aannemer te vergoeden omzetbelasting geschiedt afzonderlijk.
5. De vergoeding van omzetbelasting aan de aannemer geschiedt gelijktijdig met de ter zake van het werk aan hem te verrichten betalingen.

§ 42. Kortingen

1. De opdrachtgever kan wegens te late oplevering van het werk aan de aannemer kortingen op de aannemingssom opleggen. Voor de toepassing van deze paragraaf wordt als dag van oplevering aangemerkt de dag, welke door de aannemer overeenkomstig het bepaalde in § 9, eerste lid, of, ingeval van heropneming na onthouding van goedkeuring, overeenkomstig het bepaalde in § 9, achtste lid, is opgegeven, mits het werk vervolgens is of geacht wordt te zijn goedgekeurd.
2. Het bedrag der kortingen wordt in het bestek bepaald. Bij gebreke van zodanige bepaling bedraagt het € 60 per dag.
3. Geen korting wordt opgelegd voor na de opleveringstermijn verstreken dagen die geen werkdag zijn. Evenmin wordt korting opgelegd voor de zowel binnen als na bedoelde termijn gevallen dagen, dat de oplevering door overmacht is vertraagd, voor zover daarmede bij een verleende termijnverlenging geen rekening is gehouden. Vertraging in de voortgang van het werk door bedrijfsstoornissen en – indien de opleveringstermijn niet is bepaald in werkbare werkdagen – door onwerkbare dagen, wordt daarbij slechts als overmacht aangemerkt, voor zover die vertraging van ongewone duur is geweest.
4. Geen korting wordt opgelegd wegens overschrijding van een termijn, indien en voor zover deze overschrijding het gevolg is van overschrijding van een eerder geëindigde termijn, waarvoor reeds korting is opgelegd, mits de bedoelde termijnen met elkaar in verband staan.
5. Kortingen worden verbeurd enkel ten gevolge van het verschijnen van de bepaalde dag, zonder dat deswege een ingebrekestelling nodig is om daarvan te doen blijken.
6. Kortingen en andere bedragen, die ingevolge de overeenkomst door de aannemer verschuldigd zijn, worden bij de eerstvolgende betalingstermijn en zo nodig bij volgende termijnen van betaling ingehouden of op andere wijze op de aannemer verhaald.

§ 43. Verpanding of cessie door de aannemer aan derden

1. De aannemer zal het recht op het saldo, bedoeld in § 40, eerste lid, geheel of gedeeltelijk kunnen cederen of in pand geven.
2. Indien een cessie aan de opdrachtgever is betekend, is de aannemer verplicht de akte van cessie aan de opdrachtgever over te leggen, indien deze zulks wenst.

Hoofdstuk XIa. Zekerheidstelling, verzekering

§ 43a. Zekerheidstelling

1. Het bepaalde in deze paragraaf is van toepassing, tenzij het bestek anders bepaalt.
2. Met inachtneming van hetgeen in het zevende lid is bepaald, is de opdrachtgever gerechtigd om van de aannemer te bedingen dat deze zekerheid stelt voor de nakoming van zijn verplichtingen die voortvloeien uit de overeenkomst; indien door de aannemer zekerheid dient te worden gesteld, geldt het bepaalde in het derde tot en met het zesde lid van deze paragraaf.
3. De waarde van de zekerheid is gelijk aan 5% van de aannemingssom en de zekerheid dient te worden gesteld in de vorm van een bankgarantie.
4. Indien de opdrachtgever voornemens is de bankgarantie in te roepen geeft hij de aannemer daarvan bij aangetekende brief kennis. De opdrachtgever is gerechtigd de bankgarantie in te roepen, tenzij de Raad van Arbitrage voor de Bouw, in een door de aannemer binnen tien werkdagen na de verzending van de in dit lid bedoelde kennisgeving aanhangig te maken spoedgeschil, in eerste aanleg anders beslist.
5. De zekerheid blijft van kracht tot het tijdstip waarop het werk als opgeleverd wordt beschouwd, met dien verstande dat, indien sprake is van kleine gebreken als bedoeld in § 9, zevende lid, de zekerheid van kracht blijft tot het tijdstip waarop de aannemer deze gebreken heeft hersteld. Indien in het bestek een onderhoudstermijn is voorgeschreven, blijft de zekerheid van kracht tot overeenkomstig § 11, zesde lid, is geconstateerd dat de aannemer aan zijn verplichtingen heeft voldaan.
6. Na de dag waarop het werk als opgeleverd wordt beschouwd, of indien een onderhoudstermijn is voorgeschreven, na afloop van de onderhoudstermijn, is de aannemer gerechtigd vervangende zekerheid te stellen tot een bedrag dat in redelijkheid is gemoeid met herstel van de voor zijn rekening komende gebreken. De opdrachtgever is gehouden de oorspronkelijke zekerheidstelling terug te geven nadat hij met de vervangende zekerheid heeft ingestemd en deze heeft ontvangen.
7. De opdrachtgever is niet gerechtigd om van de aannemer te bedingen dat deze zekerheid stelt voor de nakoming van zijn verplichtingen indien is overeengekomen dat de aannemingssom geheel of ten dele wordt ingehouden. Van een zodanige inhouding is sprake indien, de termijn van § 40, zesde lid, eerste zin, buiten beschouwing gelaten, aan de aannemer minder wordt betaald dan overeenkomt met de som der waarden van het werk dat reeds is uitgevoerd en van de goedgekeurde nog onverwerkte bouwstoffen, die eigendom van de opdrachtgever zijn geworden.
8. Indien de opdrachtgever hetgeen de aannemer volgens de overeenkomst toekomt, niet of niet tijdig betaalt, of de aannemer gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de opdrachtgever het de aannemer toekomende niet of niet tijdig zal betalen, is de aannemer gerechtigd om van de opdrachtgever genoegzame zekerheid te verlangen. Indien de opdrachtgever in gebreke blijft met het stellen van de door de aannemer verlangde genoegzame zekerheid, is de aannemer bevoegd, hetzij de uitvoering van het werk te schorsen, hetzij het werk in onvoltooide staat te beëindigen. Met betrekking tot de schorsing respectievelijk de beëindiging in onvoltooide staat is het bepaalde in § 14 van overeenkomstige toepassing. Op de in dit lid bedoelde zekerheid is hetgeen in het vierde lid is gesteld van overeenkomstige toepassing.

§ 43b. Verzekering

1. Tenzij het bestek anders bepaalt, dient de aannemer verzekeringen aan te gaan waarin de opdrachtgever en de directie als mede-verzekerden zijn opgenomen, een en ander voor zover dit naar de aard en de omvang van het werk nodig en gebruikelijk is. De aannemer zorgt ervoor dat de directie ten spoedigste schriftelijk bewijs van het bestaan en de inhoud van vorenbedoelde verzekeringen ontvangt.
2. Indien door de opdrachtgever verzekeringen in verband met het werk zijn aangegaan of zullen worden aangegaan,worden de condities en bepalingen daarvan aan het bestek gehecht en zorgt de opdrachtgever ervoor dat de aannemer ten spoedigste schriftelijk bewijs van het bestaan en de inhoud van vorenbedoelde verzekeringen ontvangt.

Hoofdstuk XII. Schade aan het werk

§ 44. Schade aan het werk

1. Onder schade aan het werk in de zin van deze paragraaf wordt verstaan schade aan het geheel

of gedeeltelijk door de aannemer ten behoeve van de opdrachtgever gebouwde of gemaakte, aan de hulpwerken, aan de op of bij het werk aangevoerde bouwstoffen en voor het werk noodzakelijke hulpmiddelen. Onder schade aan bouwstoffen wordt tevens verstaan het verlies daarvan.

2. Van het ontstaan van schade aan het werk geeft de aannemer zo spoedig mogelijk, in elk geval binnen een week nadat hem daarvan is gebleken of had kunnen blijken, kennis aan de directie.
3. Onverminderd de aansprakelijkheid van partijen krachtens de overeenkomst of de wet is schade aan het werk voor rekening van de aannemer, tenzij deze schade het gevolg is van buitengewone omstandigheden tegen de schadelijke gevolgen waarvan de aannemer in verband met de aard van het werk geen passende maatregelen heeft behoeven te nemen, en het onredelijk zou zijn de schade voor zijn rekening te doen komen.
4. Na het ontstaan van schade aan het werk is de aannemer verplicht tijdig de nodige maatregelen tot beperking daarvan te treffen. Bij aanwezigheid van de directie handelt hij daarbij onder haar goedkeuring.
5. Schade aan het werk, die is ontstaan tengevolge van het niet nakomen van de in het tweede of vierde lid genoemde verplichting, is voor rekening van de aannemer.
6. Schade aan het werk, welke voor rekening van de aannemer is, zal door deze worden hersteld binnen door de directie eventueel te stellen termijnen, tenzij van de aannemer redelijkerwijs niet kan worden verlangd, dat het herstel door hem geschiedt. In dit geval, alsmede indien redelijkerwijs van de opdrachtgever niet kan worden verlangd, dat hij het herstel door de aannemer laat verrichten, kan de opdrachtgever in plaats daarvan een geldelijke vergoeding van de aannemer vorderen.
7. Niet voor rekening van de aannemer komende schade aan het werk zal, indien de opdrachtgever daartoe de wens te kennen geeft en dit redelijkerwijs van de aannemer kan worden verlangd, eveneens door deze worden hersteld binnen door de directie eventueel te stellen termijnen. In dit geval wordt het herstel als meer werk verrekend.

Hoofdstuk XIII. In gebreke blijven, onvermogen of overlijden van een der partijen

§ 45. In gebreke blijven, onvermogen of overlijden van de opdrachtgever

1. Indien de opdrachtgever de in gevolge de overeenkomst verschuldigde betalingen niet tijdig verricht en de vertraging niet het gevolg is van een omstandigheid waarvoor de aannemer verantwoordelijk is, heeft deze aanspraak op vergoeding van rente tegen het wettelijk percentage met ingang van de dag, waarop de betaling uiterlijk had moeten geschieden. De rentevordering van de aannemer zal nimmer omvatten rente van rente.
2. Indien na verloop van twee weken sedert de dag waarop de betaling uiterlijk had moeten geschieden, deze nog niet heeft plaats gevonden en een nadien door de aannemer verzonden schriftelijke aanmaning na verloop van veertien dagen evenmin tot betaling heeft geleid, wordt het in het voorgaande lid bepaalde percentage na het verstrijken van die veertien dagen met 2 verhoogd, en is de aannemer bevoegd, mits hij zulks in de aanmaning heeft vermeld, hetzij de uitvoering van het werk te schorsen tot de opdrachtgever het door hem verschuldigde heeft betaald, hetzij het werk in onvoltooide staat te beëindigen. Met betrekking tot de schorsing respectievelijk de beëindiging in onvoltooide staat is het bepaalde in § 14 van overeenkomstige toepassing.
3. Het bepaalde in het tweede lid omtrent schorsen en beëindigen in onvoltooide staat is niet van toepassing, indien de vordering van de aannemer betrekking heeft op een bedrag, waaromtrent de opdrachtgever een spoedgeschil aanhangig heeft gemaakt.
4. Indien de opdrachtgever in staat van faillissement wordt verklaard, is de aannemer bevoegd de curator te sommeren om binnen acht dagen te verklaren of hij bereid is het werk te doen voortzetten onder zodanige genoegzame zekerheidstelling als de aannemer blijkens de sommatie verlangt. Indien de curator zich bereid verklaart het werk te doen voortzetten, is hij verplicht bij die verklaring de verlangde zekerheid te stellen. Indien de curator niet bereid is het werk te doen voortzetten, is de aannemer gerechtigd het werk in onvoltooide staat te beëindigen. Met betrekking tot de beëindiging in onvoltooide staat is het bepaalde in § 14 van overeenkomstige toepassing.
5. Ingeval de opdrachtgever onder curatele wordt gesteld, is het bepaalde in het vierde lid van overeenkomstige toepassing. Ingeval de opdrachtgever surseance van betaling wordt verleend of hij met rechterlijke machtiging in een psychiatrisch ziekenhuis wordt geplaatst, is het bepaalde in het vierde lid eveneens van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor ‘de

curator' wordt gelezen 'de opdrachtgever en de bewindvoerder' onderscheidenlijk 'de provisionele bewindvoerder of de curator'.

6. Ingeval de opdrachtgever overlijdt, is de overeenkomst niet uit dien hoofde ontbonden. Het bepaalde in het vierde lid is alsdan van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor 'de curator' wordt gelezen 'de erfgenamen'. Indien de aannemer zulks verlangt, zijn de erfgenamen verplicht één van hen of een derde schriftelijk aan te wijzen om hen in alle opzichten te vertegenwoordigen.

§ 46. In gebreke blijven, onvermogen of overlijden van de aannemer

1. Ingeval de aannemer de op hem rustende verplichtingen niet nakomt en de opdrachtgever hem deswege in gebreke stelt, zal de ingebrekestelling schriftelijk geschieden en zal de opdrachtgever de aannemer daarbij een redelijke termijn stellen om alsnog zijn verplichtingen na te komen. Reeds voordat de gestelde termijn is verstreken, is de opdrachtgever in dringende gevallen gerechtigd voor rekening van de aannemer zodanige maatregelen te nemen als hij ten nutte van het werk dienstig oordeelt. Indien de aannemer nalatig blijft zijn verplichtingen na te komen, is de opdrachtgever gerechtigd het werk voor rekening van de aannemer te voltooien of te doen voltooien, onverminderd des opdrachtgevers recht op schadevergoeding.
2. Ingeval de aannemer voor de uitvoering van het werk te weinig personeel of hulpmiddelen, dan wel hulpmiddelen van onvoldoend vermogen of gebrekkige hulpmiddelen bezigt, waardoor naar het oordeel van de directie ontoelaatbare vertraging in de uitvoering ontstaat, zal de directie de aannemer schriftelijk aanmanen de uitvoering te bespoedigen. Indien de aannemer nalatig blijft, is de directie gerechtigd voor rekening van de aannemer zodanige maatregelen te nemen als zij voor de vlotte totstandkoming van het werk dienstig oordeelt.
3. Ingeval de aannemer in staat van faillissement wordt verklaard, is de opdrachtgever bevoegd de curator te sommeren om binnen acht dagen te verklaren of hij bereid is het werk voort te zetten onder zodanige genoegzame zekerheidstelling als de opdrachtgever blijkens de sommatie verlangt. In afwachting van de beslissing omtrent de voortzetting van het werk is de opdrachtgever in dringende gevallen gerechtigd voor rekening van de aannemer zodanige maatregelen te nemen als hij ten nutte van het werk dienstig oordeelt. Indien de curator zich bereid verklaart het werk voort te zetten, is hij verplicht bij die verklaring de verlangde zekerheid te stellen. Indien de curator niet bereid is het werk voort te zetten, is de opdrachtgever gerechtigd het werk voor rekening van de aannemer te voltooien of te doen voltooien, onverminderd des opdrachtgevers recht op schadevergoeding.
4. Ingeval de aannemer onder curatele wordt gesteld, is het bepaalde in het derde lid van overeenkomstige toepassing. Ingeval de aannemer surseance van betaling wordt verleend of hij met rechterlijke machtiging in een psychiatrisch ziekenhuis wordt geplaatst, is het bepaalde in het derde lid eveneens van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor 'de curator' wordt gelezen 'de aannemer en de bewindvoerder' onderscheidenlijk 'de provisionele bewindvoerder of de curator'.
5. Ingeval de aannemer overlijdt, is de overeenkomst niet uit dien hoofde ontbonden. Het bepaalde in het derde lid is alsdan van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor 'de curator' wordt gelezen 'de erfgenamen'. Indien de opdrachtgever zulks verlangt, zijn de erfgenamen verplicht één van hen of een derde schriftelijk aan te wijzen om hen in alle opzichten te vertegenwoordigen.
6. De opdrachtgever zorgt er voor, dat de kosten, die voor de aannemer voortvloeien uit de toepassing van de bepalingen in deze paragraaf, binnen redelijke grenzen blijven.
7. Ingeval de opdrachtgever overeenkomstig de bepalingen in deze paragraaf maatregelen ten dienste van het werk neemt dan wel het werk zelf voltooit of door derden doet voltooien, is hij gerechtigd daarbij van alle ter beschikking van de aannemer staande hulpmiddelen gebruik te maken of te doen maken.
8. De opdrachtgever is verplicht de in het voorgaande lid bedoelde hulpmiddelen in goede staat te onderhouden of te doen onderhouden en deze zo spoedig mogelijk, nadat zij voor de uitvoering van het werk niet meer nodig zijn, weer ter beschikking van de aannemer te stellen. Schade, gedurende de periode van het gebruik aan deze hulpmiddelen toegebracht, is voor rekening van de opdrachtgever, tenzij hij bewijst, dat de schade niet aan hem is toe te rekenen.

Hoofdstuk XIV. Kostenverhogende omstandigheden

§ 47. Kostenverhogende omstandigheden

1. Onder kostenverhogende omstandigheden worden in deze paragraaf verstaan omstandigheden die van dien aard zijn dat bij het tot stand komen van de overeenkomst geen rekening behoefde te worden gehouden met de kans dat zij zich zouden voordoen, die de aannemer niet kunnen worden toegerekend en die de kosten van het werk aanzienlijk verhogen.
2. Indien kostenverhogende omstandigheden als bedoeld in het eerste lid intreden heeft de aannemer aanspraak op bijbetaling, in voege als omschreven in het volgende lid en behoudens het bepaalde in het vierde lid.
3. Indien de aannemer van oordeel is dat kostenverhogende omstandigheden zijn ingetreden dient hij de opdrachtgever hiervan zo spoedig mogelijk schriftelijk op de hoogte te stellen. Alsdan zal de opdrachtgever op korte termijn met de aannemer overleg plegen omtrent de vraag of kostenverhogende omstandigheden zijn ingetreden en zo ja, in hoeverre de kostenverhoging naar redelijkheid en billijkheid zal worden vergoed.
4. De opdrachtgever is gerechtigd om in plaats van toe te stemmen in een vergoeding als bedoeld in het derde lid het werk te beperken, te vereenvoudigen of te beëindigen; alsdan zal het door de opdrachtgever verschuldigde naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid worden vastgesteld.
5. Indien in de UAV of elders in de overeenkomst bijzondere voorschriften zijn opgenomen omtrent kostenverhogende of buitengewone omstandigheden, is voor wat de in die voorschriften geregelde gevallen betreft het bepaalde in deze paragraaf niet van toepassing.

Hoofdstuk XV. Vastleggen van de toestand, beslechting van geschillen

§ 48. Vastleggen van de toestand

1. Indien de directie of de aannemer tijdens de loop van het werk de toestand, waarin enig onderdeel van het werk op zeker tijdstip verkeert, of enig ander feit of feitenverloop betreffende de uitvoering of voorbereiding van het werk wenst vast te leggen, kan zij of hij schriftelijk vorderen, dat die toestand gemeenschappelijk wordt opgenomen of dat feit of feitenverloop gemeenschappelijk wordt geconstateerd en in een op te maken en door hen beiden te ondertekenen proces-verbaal wordt beschreven.
2. Indien de directie of de aannemer aan de in het eerste lid bedoelde vordering niet voldoet, kan de wederpartij de toestand in een proces-verbaal doen vastleggen overeenkomstig het arbitragereglement van de Raad van Arbitrage voor de Bouw, zoals dit drie maanden voor de dag van de aanbesteding luidt, onverlet de bevoegdheid van de wederpartij zelf de verlangde opnemingen en constateringen in aanwezigheid van getuigen te verrichten en vast te leggen in een met de getuigen te ondertekenen proces-verbaal. De waardering van het aan dit proces-verbaal toe te kennen bewijs is aan het scheidsgerecht van genoemde Raad overgelaten.
3. Het proces-verbaal, bedoeld in het eerste en tweede lid, wordt in tweevoud opgemaakt; één exemplaar is bestemd voor de directie en één voor de aannemer.

§ 49. Beslechting van geschillen

1. Voor de beslechting van de in deze paragraaf bedoelde geschillen doen partijen uitdrukkelijk afstand van hun recht de tussenkomst van de gewone rechter in te roepen.
2. Alle geschillen, welke ook – daaronder begrepen die, welke slechts door één der partijen als zodanig worden beschouwd – die naar aanleiding van de overeenkomst of van overeenkomsten, die daarvan een uitvloeisel mochten zijn, tussen opdrachtgever en aannemer mochten ontstaan, worden beslecht door arbitrage overeenkomstig het arbitragereglement van de Raad van Arbitrage voor de Bouw, zoals dit drie maanden voor de dag van aanbesteding luidt.
3. De aannemer, die een geschil betreffende de eindafrekening aan de in het tweede lid genoemde Raad ter beslechting voorlegt, nadat de opdrachtgever zijn definitieve beslissing omtrent de eindafrekening schriftelijk ter kennis van de aannemer heeft gebracht, is niet ontvankelijk in hetgeen hij meer of anders vordert dan die eindafrekening inhoudt, indien hij het geschil aanhangig maakt later dan zes maanden nadat de opdrachtgever bij aangetekende brief de aandacht van de aannemer op deze termijn heeft gevestigd, tenzij de vordering voortvloeit uit een omstandigheid, welke eerst na het verloop van die termijn is gebleken.
4. Indien bij een in kracht van gewijsde gegaan rechterlijk vonnis een uitspraak van het scheidsgerecht geheel of gedeeltelijk nietig wordt verklaard, heeft ieder der partijen het recht het geschil, voor zover het dientengevolge onbeslist is gebleven, opnieuw overeenkomstig deze

paragraaf te doen beslechten. De vordering is niet ontvankelijk, indien zij bij de in het tweede lid genoemde Raad wordt aanhangig gemaakt later dan drie maanden na het in kracht van gewijsde gaan van de rechterlijke uitspraak. Degene die als scheidsman of secretaris aan de nietig verklaarde beslissing heeft medegewerkt, zal aan de nieuwe behandeling niet mogen medewerken.

5. Indien beide partijen in onderling overleg hieraan de voorkeur geven, worden de in het tweede lid bedoelde regelen vervangen door die, gegeven in de statuten van de Raad van Arbitrage voor Metaalnijverheid en -handel, met dien verstande dat in aanvulling dezer regelen de bepaling geldt, dat scheidslieden niet bevoegd zijn het tussen partijen overeengekomene te wijzigen.

§ 50. Voortzetting van het werk

1. De aannemer is gehouden, in afwachting van de totstandkoming van een uitspraak in het geschil, opvordering van de directie het werk volgens haar aanwijzingen voort te zetten, tenzij de Raad van Arbitrage in spoedgeschil anders beslist en onverminderd zijn rechten, die uit bedoelde uitspraak voor hem mochten voortvloeien.
2. Voor zover de uitkering van enige termijn van betaling vertraging zou ondervinden in verband met een aanhangig geschil, zal de opdrachtgever tot zodanige betaling overgaan als in verband met de stand van het werk en de wederzijdse vorderingen toelaatbaar is. Zodanige betaling zal niet in het geding kunnen worden gebruikt als bewijs van de erkenning door de opdrachtgever van enig recht van de aannemer.

Bijlage A

Volmacht
De ondergetekende(n)
..... 1),
..... 5)
aannemer(s) van .....
..... 2)
Wijst/wijzen als zijn /hun gevolmachtigde aan ..... 3)
die hem/hun in alle opzichten vertegenwoordigt voor alle zaken betreffende .....
..... 4)
....., ... 20.... 6)
De aannemer(s) ..... 7)
..... , ... 20.... 6)
Goedgekeurd,
de Directie, ... 7)

1) Naam en voornamen van de aannemer of de aannemers, indien hij een natuurlijk persoon is of zij natuurlijke personen zijn of – in andere gevallen – de hiermee overeenkomende gegevens.
2) Vermelding van het aangenomen werk.
3) Naam en voornamen van de gevolmachtigde.
4) Vermelding van het werk of gedeelte ervan alsmede eventuele bijzondere voorwaarden.
5) Indien de aannemer zelf gevolmachtigde is van gezamenlijke aannemers, wordt hier ingevoegd: ‘gevolmachtigde van de’.
6) Plaats en datum van ondertekening.
7) Handtekening van de aannemers(s) c.q. de Directie.

Bijlage B

Ondergetekende
..... 1),
gevestigd te ..... 2),
in aanmerking nemende:

1e. dat ..... 3),
gevestigd te ..... 4),
hierna genoemd ‘de opdrachtgever’, aan
..... 5),

gevestigd te ..... 6),
hierna genoemd ‘de aannemer’,
heeft opgedragen:
..... 7),
op welke overeenkomst de Uniforme Administratieve
Voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012 van toepassing zijn;

2e. dat de aannemer voornemens is daarin de in onderstaande
Lijst van Bouwstoffen vermelde bouwstoffen te verwerken;
verklaart:
dat hij/zij afstand doet van alle aanspraken op bedoelde bouwstoffen en deze na de goedkeuring beschouwt als eigendom van de opdrachtgever ingevolge § 19, eerste lid, der Uniforme Administratieve
Voorwaarden voormeld.

Lijst van Bouwstoffen: 8),
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
.....)
....., ... 20.... 9)
..... 10)

1) Naam van de leverancier van c.q. rechthebbende op de bouwstoffen.
2) Volledig adres van deze.
3) Naam van de opdrachtgever.
4) Volledig adres van deze.
5) Naam van de aannemer.
6) Volledig adres van deze.
7) Korte beschrijving van het werk.
8) Opsomming der betrokken bouwstoffen.
9) Plaats en datum van ondertekening.
10) Handtekening van de leverancier van c.q. rechthebbende op de bouwstoffen.

Bijlage 2

Wijzigingen in de UAV 2012 ten opzichte van de UAV 1989:

- **Paragraaf 1:** aan de begripsbepaling van de UAV en van het werk is toegevoegd ‘technisch installatiewerk’. Door integratie van de UAV-TI 1992 was deze toevoeging noodzakelijk geworden.
- **Paragraaf 4:** Het formulier A met betrekking tot de vertegenwoordiging van de aannemer bij volmacht wordt verplicht voorgeschreven. Het formulier dient daarmee niet meer louter als voorbeeld.
- **Paragraaf 5 lid 1 en paragraaf 6 lid 10:** De begrippen ‘vergunningen, ontheffingen of dergelijke beschikkingen’ zijn vervangen door ‘publiekrechtelijke en privaatrechtelijke toestemmingen’.
- **Paragraaf 5 lid 5:** de specifieke bepaling over de aansprakelijkheid van de opdrachtgever voor de niet of niet tijdige levering van bouwstoffen die bij een voorgeschreven leverancier worden betrokken, dan wel bouwstoffen die door de opdrachtgever zijn voorgeschreven, is vervallen. Hiermee wordt de positie van de voorgeschreven leverancier gelijkgetrokken met die van de voorgeschreven onderaannemer.
- **Paragraaf 5 lid 8 en paragraaf 6 lid 6:** de zorg voor veiligheid en milieu is aangescherpt. Deze

aanscherping is daarnaast terug te vinden in de toevoeging aan paragraaf 6 van lid 16a dat voorziet in een meldingsplicht voor het aantreffen van voorwerpen of stoffen waarvan redelijkerwijs geacht kan worden dat deze schade kunnen toebrengen aan personen, goederen of milieu.

- **Paragraaf 6 lid 14:** 'Goede trouw' is vervangen door 'de eisen van redelijkheid en billijkheid'.
- **Paragraaf 6 lid 26:** De zin 'deze goedkeuring zal niet mogen worden onthouden op onredelijke gronden' is toegevoegd.
- **Paragraaf 6 lid 27:** het woord 'uitvoeringskosten' is vervangen door 'kosten'.
- **Paragraaf 8 lid 4 en 5:** De redactie is aangepast om een duidelijk onderscheid te maken tussen de situatie dat een aannemer recht heeft op termijnverlenging en de situatie dat hij bij wijze van gunst om termijnverlenging vraagt.
- **Paragraaf 8a:** de beproeving van het technische installatiewerk, afkomstig uit de UAV-TI 1992, is opgenomen.
- **Paragraaf 10:** lid 1a is toegevoegd waarin is opgenomen een bepaling betreffende de verstrekking van revisietekeningen en bedienings- en onderhoudsvoorschriften van het technische installatiewerk.
- **Paragraaf 10 lid 3:** een uitgebreidere regeling is opgenomen voor de ingebruikname van een werk voordat dit voltooid is dan wel voor de ingebruikname van een al dan niet voltooid onderdeel daarvan. Ten aanzien van het technische installatiewerk is hier een specifieke bepaling opgenomen.
- **Paragraaf 11:** bij het herstellen van gebreken door de aannemer is toegevoegd dat hieronder niet vallen die gebreken die het gevolg zijn van onjuist of onzorgvuldig gebruik dan wel gekwalificeerd kunnen worden als normaal te verwachten slijtage als gevolg van het feitelijke gebruik.
- **Paragraaf 12 lid 2:** formuleert de aansprakelijkheid van de aannemer na oplevering. Betreft deels een samenvoeging met lid 3 en deels een aanpassing aan het huidige Burgerlijk Wetboek (BW).
- **Paragraaf 12 lid 4:** voor de rechtsvordering wordt nu onderscheid gemaakt naar de duur van de aansprakelijkheid voor verborgen gebreken, afhankelijk van de aard van het verborgen gebrek.
- **Paragraaf 17 lid 2:** de opdrachtgever is niet langer verplicht bouwstoffen te keuren. In het bestek moet worden bepaald of en in hoeverre bouwstoffen moeten worden gekeurd.
- **Paragraaf 17 lid 3:** de formulering over gebreken na de keuring is aangepast met de termen 'redelijkerwijs niet door de directie had kunnen worden onderkend' en 'het gebrek aan de aannemer kan worden toegerekend'.
- **Paragraaf 17 lid 5:** is aangevuld met de bepaling dat de directie de goedkeuring voor andere bouwstoffen in plaats van met een fabrieksnaam aangeduide bouwstoffen, mits van overeenkomstige hoedanigheid, niet onthoudt op onredelijke gronden.
- **Paragraaf 18 lid 1:** keuring in de vorm van visuele beoordeling is opgenomen indien in het bestek is voorgeschreven dat bouwstoffen moeten worden geleverd met een kwaliteitsverklaring afkomstig van een door de Raad voor de Accreditatie erkende certificatie-instelling. Hiermee wordt aangesloten bij de praktijk.
- **Paragraaf 21:** is in overeenstemming gebracht met de Wet milieubeheer door de term 'niet van waarde zijn' bij uit het werk komende oude bouwstoffen te schrappen. In het bestek kan worden afgeweken van de hoofdregel dat de uit het werk komende oude bouwstoffen eigendom blijven van de opdrachtgever. Voorts is verwijtbaarheid vervangen door toerekenbaarheid.
- **Paragraaf 22 lid 2:** gebreken in relatie tot een garantie over één of meer onderdelen van het werk zijn duidelijker geformuleerd. In afwijking van het advies is niet overgenomen de voorgestelde toevoeging 'op grond van de U.A.V.'. Een omstandigheid die aan de aannemer kan worden toegerekend kan namelijk bijvoorbeeld zijn gebaseerd op de UAV maar ook op het bestek voor het betreffende werk.
- **Paragraaf 23:** de verplichtingen van de aannemer in relatie tot het ter beschikking stellen en onderhouden van loodsen en andere hulpmiddelen zijn algemener geformuleerd en er wordt verwezen naar het omschrijven van de verplichtingen in het bestek. De rest van paragraaf 23 is vervallen. In afwijking van het advies is verder toegevoegd 'en verwijderen' en 'en/of directieverblijf' in de zin: 'De verplichtingen van de aannemer met betrekking tot het ter beschikking stellen, onderhouden en verwijderen van loodsen en/of directieverblijf en andere hulpmiddelen worden in het bestek omschreven.' Ook over het ter beschikking stellen en onderhouden van een eventueel directieverblijf en het verwijderen van de loodsen en andere hulpmiddelen in zijn algemeenheid (inclusief een eventueel directieverblijf) dient in het bestek te worden voorzien. Hiermee wordt een verduidelijking gegeven van de hulpmiddelen waar in het

bestek op moet worden ingegaan.

- **Paragraaf 26:** opgenomen is dat de aannemer een algemeen tijdschema opstelt en wat daarin moet zijn opgenomen. Hiermee wordt aangesloten bij de praktijk.
- **Paragraaf 27:** in de titel is toegevoegd ‘verslagen van bouwvergaderingen’. Uit de rechtspraak blijkt dat, indien is overeengekomen om tijdens de uitvoering van het werk bouwvergaderingen te houden, dit belangrijke stukken zijn.
- **Paragraaf 27 lid 1:** is aangescherpt zodat het nu ook voorziet in een verplichting om een aantekening in het weekrapport te maken over voorvallen betreffende de veiligheid en/of gezondheid van personen.
- **Paragraaf 36:** lid 1a is toegevoegd die de gevolgen voor de prijs vanwege een door de opdrachtgever gewenste bestekswijziging regelt.
- **Paragraaf 42 lid 2:** het bedrag der kortingen is gewijzigd van een bedrag in guldens naar een bedrag in euro‘s.
- **Paragraaf 48:** over het vastleggen van de toestand in een proces-verbaal is bepaald, dat het arbitragereglement van de Raad van Arbitrage voor de Bouw geldt, zoals dit drie maanden voor de dag van de aanbesteding luidt.
- **Overig:** ‘geldsbedragen’ is gewijzigd in ‘geldbedragen’, ‘netto-prijzen’ is gewijzigd in ‘prijzen’, ‘netto-kosten’ is gewijzigd in ‘kosten’, de actuele naam van de Raad van Arbitrage voor de Bouw is opgenomen, ‘krankzinnigengesticht’ is gewijzigd in ‘psychiatrisch ziekenhuis’, ‘is te wijten aan schuld’ en ‘is te wijten aan’ is gewijzigd in ‘is toe te rekenen’, cursivering van de begrippen in paragraaf 1, verwijdering van de definitie van BW uit paragraaf 1, omdat die definitie niet meer in de tekst voorkomt, verwijdering van punten in de definitiebepaling van UAV in paragraaf 1 en overige paragrafen, toevoeging van ‘hij’ in paragraaf 10, derde lid, verwijdering van een tussenstreepje in de tweede zin van paragraaf 26, vierde lid en ‘formulier A’ is gewijzigd in ‘bijlage A’.

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	16 december 2016
Behandeld door	W.F. Matser
Doorkiesnummer	286 4660
E-mailadres	w.matser@utrecht.nl
Kenmerk	16.509961
Onderwerp	Toezegging over gegevens gemeente Enschede bij duurzame leges
Bijlagen	3

Geachte leden van de Raad,

Tijdens de behandeling van het raadsvoorstel voor de Verordening leges omgevingsvergunning 2017 in de commissievergadering Mens en Samenleving van 15 december j.l. heeft de CDA fractie het college verzocht om de beschikbare gegevens van de gemeente Enschede, nog voor komend weekend, toe te zenden.

Bijgevoegd treft u een drietal stukken aan:

- bestuursadvies “Verordeningen gemeentelijke belastingen en heffingen en de beheerverordening begraafplaatsen 2016, inclusief vergroening leges” (19 november 2015);
- “Verordening op de heffing en invordering van leges 2016 gemeente Enschede” (specifiek gaat het om artikel 4, onder a.12, a.13 en b), (18 december 2015);
- bestuursadvies “wijziging legesverordening” (30 september 2016).

Met vriendelijke groet,

Jeroen Kreijkamp/Paulus Jansen

Gemeente Enschede

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van gemeente Enschede.

Nr. 123548
18 december
2015

Verordening op de heffing en invordering van leges 2016 gemeente Enschede

De Raad van de gemeente Enschede, gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders van

17 november 2015,

Gelet op de artikelen 156, eerste en tweede lid, aanhef en onderdeel h, en 229, eerste lid,

aanhef onderdeel b, van de Gemeentewet en de artikelen 2, tweede lid, en 7 van de Paspoortwet;

b e s l u i t

vast te stellen de

Verordening op de heffing en invordering van leges 2016

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Deze verordening verstaat onder:

a. "dag": de periode van 00.00 uur tot 24.00 uur, waarbij een gedeelte van een dag als een hele dag wordt aangemerkt;
b. “week": een aaneengesloten periode van zeven dagen;
c. "maand": het tijdvak dat loopt van de n dag in een kalendermaand tot en met de (n-1) dag in de volgende kalendermaand;
d. "jaar": het tijdvak dat loopt van de n dag in een kalenderjaar tot en met de (n-1) dag in het volgende kalenderjaar;
e. "kalenderjaar": de periode van 1 januari tot en met 31 december.

Artikel 2 Aard van de heffing en belastbaar feit

Onder de naam ‘leges’ worden rechten geheven voor:

a. het genot van door of vanwege het gemeentebestuur verstrekte diensten;
b. het verrichten van handelingen ten behoeve van een aanvraag van een Nederlandse identiteitskaart als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de Paspoortwet;

een en ander zoals genoemd in deze verordening en de daarbij behorende tarieventabel.

Artikel 3 Belastingplicht

Belastingplichtig is de aanvrager dan wel degene ten behoeve van wie de dienst is verleend of handelingen zijn verricht.

Artikel 4 Vrijstellingen

a. De in deze verordening genoemde leges worden, voor zover daarin niet reeds op andere plaatsen in deze verordening is voorzien, niet geheven voor:
    1. diensten waarvan de kosten krachtens afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening (grondexploitatie) zijn of worden verhaald;
    2. diensten met betrekking tot een aanvraag tot verlening of gehele of gedeeltelijke intrekking van een omgevingsvergunning of wijziging van voorschriften van een omgevingsvergunning, voor zover die aanvraag betrekking heeft op een activiteit met betrekking tot een inrichting als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder e, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
    3. het in behandeling nemen van een aanvraag tot verlening van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel i, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, voor zover het een activiteit betreft bedoeld in artikel 2.2a van het Besluit omgevingsrecht (omgevingsvergunning beperkte milieutoets);
    4. het afgeven van beschikkingen op aanvragen en bezwaarschriften ter zake van plaatselijke belastingen;
    5. het aan belanghebbende uitreiken van beschikkingen of afschriften daarvan, houdende aanstelling, benoeming, bevordering, ontslag, toekenning van bezoldiging, vergoeding of toelage, dan wel verhoging hiervan betrekking hebbende op enige gemeentelijke functie of dienstverrichting jegens de gemeente;

6. het aan belanghebbende uitreiken van beschikkingen of afschriften daarvan, houdende beslissing op een aanvraag om subsidie uit de gemeentekas;
7. het afgeven van beschikkingen of afschriften van beschikkingen op aanvragen ter zake van bijstand ingevolge de Algemene Bijstandswet en andere uitkeringen in het persoonlijk belang van de uitkeringsgerechtigden;
8. ontheffingen op grond van artikel 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens voor zover die zijn aangevraagd door gemeentelijke afdelingen en sectoren;
9. het in behandeling nemen van een aanvraag om een vergunning voor het plaatsen van een mobiele onderzoeksunit die wordt gebruikt voor het doen van bevolkingsonderzoek als bedoeld in artikel 1, onder c, van de Wet op het bevolkingsonderzoek, voor welk onderzoek op grond van die wet vergunning is verleend;
10. De in de tarieventabel onder 1.9.2 genoemde rechten worden niet geheven, indien de verrichtingen plaatsvinden ten behoeve van door publiekrechtelijke lichamen toegekende pensioenen, lijfrenten en overige sociale uitkeringen;
11. het in behandeling nemen van een aanvraag van een vrijwilligersorganisatie of non-profitorganisatie met een sociaal, pedagogisch, charitatief, cultureel of sportief doel gevestigd in Enschede, tot het verlenen van een vergunning op basis van de APV, voor het houden van niet-commerciële activiteiten door organisaties;
12. het in behandeling nemen van een niet-commerciële aanvraag van activiteiten met betrekking tot de onderwerpen bouw, strijdig gebruik, en evenementen die een 'aanmerkelijke bijdrage' leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen (ter beoordeling aan de gemeente op basis van de speerpunten van actieplan duurzaamheid);
13. het in behandeling nemen van een commerciële aanvraag van activiteiten met betrekking tot de onderwerpen bouw, strijdig gebruik, en evenementen die een 'aanmerkelijke bijdrage' leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen (ter beoordeling aan de gemeente op basis van de speerpunten van actieplan duurzaamheid) indien de leges op grond van de bij deze verordening behorende tarieventabel € 50.000 of minder bedragen.

b. Voor het in behandeling nemen van een commerciële aanvraag van activiteiten met betrekking tot de onderwerpen bouw, strijdig gebruik, en evenementen die een 'aanmerkelijke bijdrage' leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen (ter beoordeling aan de gemeente op basis van de speerpunten van actieplan duurzaamheid) geldt een korting van € 50.000 op de normaliter volgens de bij deze verordening behorende tarieventabel in rekening te brengen leges, indien deze leges € 50.000 of meer bedragen

Artikel 5 Maatstaf van heffing en tarieven

1. De leges worden geheven naar de maatstaven en tarieven, opgenomen in de bij deze verordening behorende tarieventabel.
2. Voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het nemen van een projectuitvoeringsbesluit als bedoeld in artikel 2.10 van de Crisis- en herstelwet bedraagt het tarief de som van de bedragen die op grond van deze verordening verschuldigd zouden zijn voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning, ontheffing, vrijstelling of enig ander besluit in het kader van de ontwikkeling en verwezenlijking van het project, voor zover het projectuitvoeringsbesluit strekt ter vervanging van deze besluiten, zoals bedoeld in artikel 2.10, derde lid, van de Crisis- en herstelwet.
3. Voor de berekening van de leges wordt een gedeelte van een in de tarieventabel genoemde eenheid als een volle eenheid gerekend.
4. Het bedrag van de heffing op grond van Titel 2 van de Tarieventabel wordt per belastingaanslag naar beneden afgerond op hele euro's.

Artikel 6 Wijze van heffing

1. De leges op basis van titel 2 van de tarieventabel worden bij wege van aanslag geheven.
2. De overige leges worden geheven bij wege van een mondelinge dan wel een gedagtekende schriftelijke of digitale kennisgeving, waaronder mede wordt begrepen een stempelafdruk, zegel, nota of andere schriftuur. Het gevorderde bedrag wordt mondeling, dan wel door toezending of uitreiking van de schriftelijke kennisgeving aan de belastingschuldige bekendgemaakt.

Artikel 7 Termijnen van betaling

1. In afwijking van artikel 9, eerste lid van de Invorderingswet 1990 moeten de leges worden betaald ingeval de kennisgeving bedoeld in artikel 6:

    a. mondeling wordt gedaan, op het moment van het doen van de kennisgeving;
    b. schriftelijk wordt gedaan, op het moment van het uitreiken van de kennisgeving;
    c. digitaal wordt gedaan, op het moment van mailing van de kennisgeving.

2. Indien de leges niet op het in het eerste lid genoemde tijdstip kunnen worden vastgesteld moeten deze, in afwijking van het bepaalde in het eerste lid, worden betaald, indien het betreft:

    a. de afgifte van een vergunning, ter zake waarvan het bedrag van de verschuldigde leges wordt berekend in verhouding tot een begroting van kosten of voor zover de leges verschuldigd zijn op grond van titel 2, hoofdstuk I, rubriek I, (leges omgevingsvergunning) van de bij deze verordening behorende tarieventabel binnen een maand na dagtekening van de schriftelijke kennisgeving;
    b. een niet onder a genoemd geval, binnen veertien dagen na dagtekening van de schriftelijke kennisgeving.

3. De Algemene termijnenwet is niet van toepassing op de in de voorgaande leden gestelde termijnen.

Artikel 8 Kwijtschelding
Bij de invordering van de leges wordt geen kwijtschelding verleend met uitzondering van de in Titel 1, Hoofdstuk 1 onder 1.1.1. genoemde huwelijks- of geregistreerd partnerschap leges.

Artikel 9 Vermindering of teruggaaf
Gehele of gedeeltelijke vermindering of teruggaaf van leges voor een in de bij deze verordening behorende tarieventabel omschreven dienst wordt verleend overeenkomstig een met betrekking tot die dienst in die tarieventabel opgenomen bepaling.

Artikel 10 Overdracht van bevoegdheden
Het college is bevoegd tot het wijzigen van deze verordening in de loop van het kalenderjaar, indien de wijzigingen:
a. van zuiver redactionele aard zijn;
b. een gevolg zijn van nieuwe of gewijzigde rijksregelgeving die in werking treedt binnen drie maanden na de officiële bekendmaking van de inwerkingtreding ervan in het Staatsblad of de Staatscourant en het de volgende hoofdstukken of onderdelen van titel 1 van de tarieventabel betreft:
    1. hoofdstuk 1 onderdeel 1.1.7 Ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een stuk als bedoeld in artikel 2 van de Wet rechten burgerlijke stand geldt het tarief zoals dat is opgenomen in het legesbesluit akten burgerlijke stand.
    2. hoofdstuk 2 (reisdocumenten)
    3. hoofdstuk 3 (rijbewijzen);
    4. onderdeel 1.9.1 (verklaring omtrent het gedrag);

Artikel 10A Hardheidsclausule
Het college kan voor bepaalde gevallen deze verordening buiten toepassing laten of daarvan afwijken voor zover toepassing, gelet op het belang dat de verordening beschermt, zal leiden tot onbillijkheden van overwegende aard.

Artikel 11 Abonnementen
1. Elk abonnement wordt gesteld op naam van de aanvrager (aanvraagster); het is noch geheel, noch gedeeltelijk voor overdracht vatbaar.
2. Aan iedere geabonneerde wordt een gedagtekende verklaring van abonnement uitgereikt, vermeldende al wat voor geabonneerde van belang wordt geacht. De geabonneerde is verplicht desverlangd de verklaring van abonnement bij zijn aanvraag om inlichtingen over te leggen.
3. Een abonnement wordt geacht te zijn ingegaan op de dag, waarop het verschuldigde bedrag is voldaan, tenzij een latere dag is overeengekomen.
4. Gehele of gedeeltelijke terugbetaling van een niet of niet volledig gebruikt abonnement vindt niet plaats.
5. Indien van een abonnement een ander gebruik wordt gemaakt dan waarvoor het is aangegaan, wordt de verdere verstrekking van inlichtingen aan de betrokkene gestaakt, zonder dat restitutie van de geheven leges zal plaatsvinden.

Artikel 12 Nadere regels door het dagelijks bestuur van het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente
Het dagelijks bestuur van het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente kan nadere regels geven met betrekking tot de heffing en de invordering van de leges.

Artikel 13 Overgangsrecht

1. De 'Legesverordening 2015' van 15 december 2014, laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit d.d. 10 maart 2015, wordt ingetrokken met ingang van de in artikel 14, tweede lid, genoemde datum van ingang van de heffing, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de belastbare feiten die zich voor die datum hebben voorgedaan.
2. Indien de datum van inwerkingtreding van deze verordening ligt na de in artikel 14, tweede lid, genoemde datum van ingang van de heffing, blijft de in het eerste lid genoemde verordening gelden voor de in de tussenliggende periode plaatsvindende belastbare feiten voor zover de heffing van de rechten hiervoor in die periode plaatsvindt.

Artikel 14 Inwerkingtreding

1. Deze verordening treedt in werking met ingang van 1 januari 2016.
2. De datum van ingang van de heffing is 1 januari 2016.

Artikel 15 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als de 'Legesverordening 2016'.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 14 december 2015.

De Griffier De Voorzitter

Tarieventabel, behorende bij de Legesverordening 2016.

Indeling tarieventabel

Titel 1 Algemene dienstverlening
Hoofdstuk 1 Burgerlijke stand
Hoofdstuk 2 Reisdocumenten
Hoofdstuk 3 Rijbewijzen
Hoofdstuk 4 Verstrekkingen uit de Basisregistratie Personen
Hoofdstuk 5 Verstrekkingen uit het Kiezersregister
Hoofdstuk 6 Verstrekkingen op grond van Wet bescherming persoonsgegevens
Hoofdstuk 7 Bestuursstukken
Hoofdstuk 8 Vastgoedinformatie
Hoofdstuk 9 Overige publiekszaken
Hoofdstuk 10 Stadsarchief
Hoofdstuk 11 Huisvestingswet
Hoofdstuk 12 Leegstandwet
Hoofdstuk 13 Gemeentegarantie
Hoofdstuk 14 Standplaatsen
Hoofdstuk 15 Winkeltijdenwet
Hoofdstuk 16 Kansspelen
Hoofdstuk 17 Telecommunicatie
Hoofdstuk 18 Verkeer en vervoer
Hoofdstuk 19 Diversen

Titel 2 Dienstverlening vallend onder fysieke leefomgeving/omgevingsvergunning
Hoofdstuk 1 Begripsomschrijvingen
Hoofdstuk 2 Beoordeling conceptaanvraag
Hoofdstuk 3 Omgevingsvergunning
Hoofdstuk 4 Vermindering
Hoofdstuk 5 Vermindering of Teruggaaf
Hoofdstuk 6 Intrekking omgevingsvergunning gereserveerd
Hoofdstuk 7 Wijziging omgevingsvergunning als gevolg van wijziging project
Hoofdstuk 8 Bestemmingswijzigingen
Hoofdstuk 9 vervallen
Hoofdstuk 10 Overig/administratief

Titel 3 Dienstverlening vallend onder Europese dienstenrichtlijn
Hoofdstuk 1 Drank- en Horecawet
Hoofdstuk 2 Evenementenvergunning
Hoofdstuk 3 Prostitutiebedrijven
Hoofdstuk 4 Splitsingsvergunning woonruimte
Hoofdstuk 5 Brandbeveiligingsverordening
Hoofdstuk 7 Kinderopvang
Hoofdstuk 8 In deze titel niet benoemde vergunning, ontheffing of andere beschikking

Titel 1 Algemene dienstverlening

Hoofdstuk 1 Burgerlijke stand

1.1.1	Het tarief bedraagt voor het voltrekken van een huwelijk, geregistreerd partnerschap of omzetting van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk met een ceremonieel vertoon:	
1.1.1.2	In het stadhuis (trouwzaal: 1, 2 of Friedhofkamer) van maandag tot en met vrijdag van 08.30 tot en met 17.45 uur	€ 468,70
1.1.1.2	Op een aangewezen buitenlocatie* van maandag tot en met vrijdag	€ 468,70
1.1.1.3	In de Mozaïekzaal van het stadhuis van maandag tot en met vrijdag van 08.30 tot en met 17.45 uur	€ 544,55
1.1.1.4	In het stadhuis (trouwzaal: 1, 2 of Friedhofkamer of Mozaïekzaal) op zaterdag van 08.30 tot en met 14.45 uur	€ 882,75
1.1.1.5	Op een aangewezen buitenlocatie* op zaterdag	€ 675,70
1.1.1.6	Op een eenmalig aangewezen locatie* van maandag tot en met zaterdag	€ 813,75
	*(in de hiervoor bedoelde gevallen is dit exclusief kosten die de buitenlocatie zelf in rekening brengt)	
1.1.1.7	De onder 1.1.1 tot en met 1.1.6 vermelde tarieven worden verhoogd met toeslagen indien:	
1.1.1.7.1	het ter beschikking stellen aan bruidsparen van een internetverbinding voor het tonen van hun huwelijksvoltrekking inclusief de verstrekking van een DVD	€ 75,85

1.1.1.7.2	Inschakeling van een externe buitengewoon ambtenaar burgerlijke stand	€ 99,50
1.1.2	Het tarief bedraagt voor het verstrekken van:	
	een huwelijks of een geregistreerd partnerschapsboekje: bij een legesvrij of een formaliteiten huwelijk of een vervanging	€ 29,60
1.1.3	Het tarief bedraagt voor het omzetten van een geregistreerd partnerschap in een huwelijk	€ 50,70
1.1.4	Het tarief bedraagt voor het verstrekken van daartoe geschikte opgaven voor publicatie in nieuwsbladen van geboorten, huwelijksaangiften, voltrokken huwelijken, partnerschapsregistraties en sterfgevallen, bij jaarabonnement	€ 808,30
1.1.5	Ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een stuk als bedoeld in artikel 2 van de Wet rechten burgerlijke stand geldt het tarief zoals dat is opgenomen in het legesbesluit akten burgerlijke stand.	

Hoofdstuk 2 Reisdocumenten

1.2	Het tarief bedraagt voor het verrichten van handelingen ten behoeve van een aanvraag:	
1.2.1	van een nationaal paspoort:	
1.2.1.a	voor een persoon die op het moment van de aanvraag 18 jaar of ouder is	€ 64,40
1.2.1.b	voor een niet-ingezetene die op het moment van de aanvraag 18 jaar of ouder is	€ 99,05
1.2.1.c	voor een persoon die op het moment van de aanvraag de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt	€ 51,20
1.2.1.d	voor een niet-ingezetene die op het moment van de aanvraag de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt	€ 85,80
1.2.2	van een nationaal paspoort, een groter aantal bladzijden bevattende dan een nationaal paspoort als bedoeld in onderdeel 1.2.1 (zakenpaspoort):	
1.2.2.a	voor een persoon die op het moment van de aanvraag 18 jaar of ouder is	€ 64,40
1.2.2.b	voor een niet-ingezetene die op het moment van de aanvraag 18 jaar of ouder is	€ 99,05
1.2.2.c	voor een persoon die op het moment van de aanvraag de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt	€ 51,20
1.2.2.d	voor een niet-ingezetene die op het moment van de aanvraag de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt	€ 85,80
1.2.3	van een reisdocument ten behoeve van een persoon die op grond van de Wet betreffende de positie van Molukkers als Nederlander wordt behandeld (faciliteitenpaspoort):	
1.2.3.a	voor een persoon die op het moment van de aanvraag 18 jaar of ouder is	€ 64,40
1.2.3.b	voor een niet-ingezetene die op het moment van de aanvraag 18 jaar of ouder is	€ 99,05
1.2.3.c	voor een persoon die op het moment van de aanvraag de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt	€ 51,20
1.2.3.d	voor een niet-ingezetene die op het moment van de aanvraag de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt	€ 85,80
1.2.4	van een reisdocument voor vluchtelingen of een reisdocument voor vreemdelingen	€ 51,20
1.2.5	van een Nederlandse identiteitskaart:	
1.2.5.a	voor een persoon (ingezetenen) die op het moment van de aanvraag 18 jaar of ouder is	€ 50,40
1.2.5.b	in andere gevallen dan bedoeld in subonderdeel 1.2.5.a aan niet-ingezetenen	€ 87,95
1.2.5.c	voor een persoon (ingezetenen) die op het moment van de aanvraag de leeftijd van 18 jaar nog niet heeft bereikt	€ 28,45
1.2.5.d	in andere gevallen dan bedoeld in subonderdeel 1.2.5.c aan niet-ingezetenen	€ 66,05
1.2.6	voor een spoedlevering van de in de onderdelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 genoemde documenten, m.u.v. 1.2.1.b, 1.2.1.d, 1.2.2.b,1.2.2.d, 1.2.3.b, 1.2.3.d , worden de in die onderdelen genoemde leges vermeerderd met een bedrag van	€ 47,30
1.2.7	Het tarief als genoemd in 1.2.6 wordt bij een gecombineerde spoedlevering van een nieuw document als bedoeld in 1.2.1 tot en met 1.2.5, m.u.v. 1.2.1.b, 1.2.1.d, 1.2.2.b,1.2.2.d, 1.2.3.b, 1.2.3.d, slechts één keer per document berekend	

Hoofdstuk 3 Rijbewijs

1.3.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot:	
1.3.1.1	het afgeven, vernieuwen of omwisselen van een rijbewijs	€ 38,80
1.3.2	Het tarief genoemd in 1.3.1.1 wordt bij een spoedlevering vermeerderd met een bedrag van	€ 34,10

Hoofdstuk 4 Verstrekkingen uit de Basisregistratie personen

1.4.1	Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder één verstrekking verstaan één of meer gegevens over één persoon waarvoor de basisregistratie personen moet worden geraadpleegd.	
1.4.2	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:	
1.4.2.1	tot het verstrekken van gegevens per verstrekking of (gezins-) uittreksel	€ 15,95
1.4.2.2	Voor inlichtingen uit een ander bevolkings- en verblijfsregister dan de lopende basisregistratie personen, is het tarief	€ 31,90
1.4.3	De in 1.4.2 genoemde leges worden voor ieder daaraan besteed kwartier, indien op verzoek de basisregistratie personen wordt doorgenomen, verhoogd met	€ 23,45
1.4.4	De in 1.4.2.1 genoemde leges wordt bij een spoedlevering (gegarandeerde verstrekking van de gevraagde inlichting binnen 3 werkdagen) vermeerderd met een bedrag per opgevraagde inlichting	€ 15,95
1.4.5	tot het verstrekken van gegevens als bedoeld in artikel 17, tweede lid, van het Besluit basisregistratie personen	€ 7,50

Hoofdstuk 5 Verstrekkingen uit het kiezersregister

gereserveerd

Hoofdstuk 6	**Verstrekkingen op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens**	
	gereserveerd	
Hoofdstuk 7	**Bestuursstukken**	
1.7.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag	
1.7.1.1	tot het afsluiten van een abonnement op de publicabele besluitenlijst van het College van Burgemeester en Wethouders (wekelijkse toezending)	€ 50,05
1.7.1.2	Plaatselijke politieke groeperingen en plaatselijke afdelingen van landelijke politieke partijen, alsmede besturen van vakcentrales zijn ten aanzien van een door Burgemeester en Wethouders te bepalen aantal exemplaren c.q. abonnementen vrijgesteld van het betalen van het onder 1.7.1.1 vermelde tarief, mits zij de stukken bij de Publieksdiensten in het Stadskantoor afhalen.	
Hoofdstuk 8	**Vastgoedinformatie**	
1.8.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:	
1.8.1.1	voor het verkrijgen van inzage van de bij de gemeente berustende kadastrale bescheiden, te weten kadastrale legger, per leggerartikel en/of de kadastrale kaart, per kaartblad	€ 5,50
	In dit bedrag is begrepen het verkrijgen van één fotokopie op A4-formaat van het leggerartikel en/of de kadastrale kaart.	
1.8.1.2	voor een uittreksel uit het register en/of de registratie op basis van de Wet kenbaarheid publiekrechtelijke Beperkingen	€ 11,90
1.8.1.3	voor een onbelastverklaring uit het beperkingenregister op basis van de Wet kenbaarheid Publiekrechtelijke Beperkingen	€ 11,90
1.8.1.4	voor een verzoek om informatie uit de Openbare Registers via Kadaster on-Line: de legeskosten ad	€ 5,50
	van Kadaster on-Line, te vermeerderen met een toeslag van	€ 18,35
	per kwartier voor het in behandeling nemen van een verzoek om toelichting	
1.8.1.5	een verklaring bestemming en gebruik per adres	€ 122,85
1.8.1.6	een planologische verklaring per adres	€ 86,20
1.8.1.7	een milieuhygiënische verklaring per adres	€ 86,20
Hoofdstuk 9	**Overige publiekszaken**	
1.9	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:	
1.9.1	tot het verstrekken van een verklaring omtrent het gedrag natuurlijke personen	€ 41,35
1.9.2	tot het verstrekken van een bewijs van in leven zijn	€ 15,95
1.9.3	tot het verstrekken van een legalisatie van een handtekening of fotokopie	€ 15,95
1.9.4	tot het verstrekken van een bewijs van Nederlanderschap	€ 15,95
1.9.5	tot het verstrekken van iedere andere verklaring omtrent een bepaalde persoon	€ 15,95
Hoofdstuk 10	**Stadsarchief**	
1.10	Het tarief bedraagt voor :	
1.10.1	Het op verzoek doen van onderzoek in het archief per 15 minuten of gedeelte daarvan, daaraan besteed	€ 13,60
1.10.2	Voor gereedmaken van bestellingen per 15 minuten of gedeelte daarvan	€ 9,25
1.10.3	Voor het meewerken aan lezingen en exposities op verzoek van derden per uur of gedeelte daarvan	€ 54,45
1.10.4	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van:	
1.10.4.1	Fotokopieën of afschriften van stukken, een door of vanwege de gemeente uitgegeven stuk, in deze verordening niet genoemd of waarvoor geen afzonderlijke prijs is vastgesteld	
a	per pagina op formaat A4 of gedeelte daarvan	€ 0,40
b	per pagina op formaat A3 of gedeelte daarvan	€ 0,60
c	per pagina op formaat A2 of gedeelte daarvan (op A0-printer)	€ 15,40
d	per pagina op formaat A1 of gedeelte daarvan (op A0-printer)	€ 21,25
e	per pagina op formaat A0 of gedeelte daarvan (op A0-printer)	€ 26,95
1.10.4.2	een digitaal afschrift of digitale kopie van een in het gemeentearchief berustend stuk:	
a	indien het origineel op papier een A3 formaat of kleiner heeft, per pagina	€ 0,50
b	indien het origineel op papier een groter formaat heeft dan A3, per pagina	€ 1,00
c	indien het origineel digitaal beschikbaar is ongeacht het formaat, per pagina	€ 0,50
1.10.4.3	het scannen of opname met digitale camera van foto's of overige documenten per foto (vanaf 300 dpi) c.q. per document	€ 13,60
1.10.4.3.1	Indien gebruik wordt gemaakt van een Cd-rom dan wordt de op basis van het 1.10.4.2 verschuldigde leges per Cd-rom verhoogd met	€ 3,00
1.10.4.3.2	Indien gebruik wordt gemaakt van een USB-stick dan wordt de op basis van het 1.10.4.2 verschuldigde leges per USB-stick verhoogd met	€ 4,10
1.10.4.4	Readerprinter afdrukken (zelfbediening) per A4 afdruk	€ 0,50
1.10.4.5	fotoprint op glanspapier Formaat 13 x 18	€ 10,35
	Formaat 18 x 24	€ 13,60
	Formaat 24 x 30	€ 16,85
Hoofdstuk 11	**Huisvestingswet**	

	Gereserveerd	
Hoofdstuk 12 Leegstandswet		
1.12	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:	
1.12.1	tot het verlenen van een vergunning tot tijdelijke verhuur van leegstaande woonruimte als bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de Leegstandwet	€ 86,00
1.12.2	tot verlenging van een vergunning tot tijdelijke verhuur van woonruimte als bedoeld in artikel 15, vijfde lid, van de Leegstandwet	€ 86,00
1.12.3	tot het verlenen van een vergunning tot tijdelijke verhuur van leegstaande woonruimte, voorover deze is gelegen in een complex van 10 woningen of meer, als bedoeld in artikel 15, eerste lid van de Leegstandswet	€ 86,00
Hoofdstuk 13 Gemeentegarantie		
	Gereserveerd	
Hoofdstuk 14 Standplaatsen		
1.14	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:	
1.14.1	tot het verlenen van een vergunning als bedoeld in artikel 2 van de Standplaatsverordening:	
	a voor een vaste standplaats	€ 75,10
	b voor een tijdelijke standplaats	€ 30,05
1.14.2	tot het verlenen van iedere andere vergunning, wijziging, inschrijving of ontheffing, verleend op grond van de Standplaatsverordening	€ 38,70
Hoofdstuk 1 5 Winkeltijdenwet		
1.15	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verlenen van een ontheffing of vrijstelling op grond van de Winkeltijdenwet, het Vrijstellingenbesluit Winkeltijdenwet of de Winkeltijdenverordening :	€ 71,45
Hoofdstuk 16 Wet op de kansspelen		
1.16.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verlenen van een aanwezigheidsvergunning als bedoeld in artikel 30b van de Wet op de kansspelen:	
1.16.1.1	voor een periode van twaalf maanden voor één kansspelautomaat	€ 56,50
1.16.1.2	voor een periode van twaalf maanden voor twee of meer kansspelautomaten, voor de eerste kansspelautomaat	€ 56,50
	en voor iedere volgende kansspelautomaat	€ 34,00
1.16.1.3	voor één kansspelautomaat, welke vergunning geldt voor een periode van vier jaar	€ 226,50
1.16.1.4	voor twee of meer kansspelautomaten, welke vergunning geldt voor een periode van vier jaar, voor de eerste kansspelautomaat	€ 226,50
	en voor iedere volgende kansspelautomaat	€ 136,00
1.16.2	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verlenen van een vergunning als bedoeld in artikel 3 van de Wet op de kansspelen (loterijvergunning)	€ 55,80
Hoofdstuk 17 Telecommunicatie en nutsvoorzieningen		
1.17.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een melding in verband met het verkrijgen van instemming over plaats, tijdstip en wijze van uitvoering van werkzaamheden als bedoeld in artikel 5.4, eerste lid, van de Telecommunicatiewet	€ 324,40
1.17.1.2	indien met betrekking tot een melding overleg moet plaatsvinden tussen gemeente, andere beheerders van openbare grond en de aanbieder van het netwerk, verhoogd met	€ 173,10
1.17.1.3	indien met betrekking tot een melding onderzoek naar de status van de kabel plaatsvindt, verhoogd met het bedrag van de voorafgaand aan het in behandeling nemen van de melding aan de melder meegedeelde kosten, blijkend uit een begroting die door het college van burgemeester en wethouders is opgesteld.	
1.17.2	Indien een begroting als bedoeld in 1.17.1.3 is uitgebracht, wordt een melding in behandeling genomen op de vijfde werkdag na de dag waarop de begroting aan de melder ter kennis is gebracht, tenzij de melding voor deze vijfde werkdag schriftelijk is ingetrokken.	
Hoofdstuk 18 Verkeer en vervoer		
1.18	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:	
1.18.1	voor een ontheffing per voertuig als bedoeld in artikel 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (rekening houdende met het bepaalde in 1.18.12)	
	voor een periode van maximaal een week	€ 30,60
	voor een periode van maximaal één maand	€ 45,95
	voor een periode van maximaal een half jaar:	€ 81,65
	voor een periode van maximaal één jaar	€ 122,45
1.18.2	tot het verlenen van een ontheffing als bedoeld in artikel 9.1 van de Regeling voertuigen voor een periode van maximaal één jaar	€ 64,65
1.18.3	tot het verstrekken van een gehandicaptenparkeerkaart als bedoeld in artikel 49 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)	€ 33,25
1.18.4	voor een ontheffing als bedoeld in artikel 148 van de Wegenverkeerswet 1994	€ 28,55
	Indien vooroverleg noodzakelijk is geldt een opslag van	€ 102,05
	per aanvraag	

1.18.5	In afwijking van 1.18.1 geldt voor het afgesloten gedeelte van het stadserf: voor een ontheffing van artikel 10 van het RVV 1990, artikel 62 juncto bord E1 van bijlage I (parkeerverbod), of van artikel 62 juncto bord G5/G7 van bijlage I (voetgangersgebied), van het RVV 1990	€ 28,25
1.18.6	voor iedere andere vergunning of ontheffing, verleend op grond van de Wegenverkeerswet 1994 of een daarop steunende regeling	€ 57,15
	met dien verstande dat dit bedrag met	€ 150,00
	wordt verhoogd indien tevens een gecertificeerde sleutel moet worden afgegeven voor het bedienen van een paaltje of slagboom op een afgesloten weg. Per huisadres worden maximaal twee sleutels afgegeven. Het genoemde bedrag van	€ 150,00
	geldt per sleutel.	
1.18.6.1	Indien een onder 1.18.6 bedoelde sleutel wordt verstrekt in verband met vermissing van de oorspronkelijk afgegeven sleutel, wordt de in het vorige lid genoemde tarief van:	€ 150,00
1.18.6.2	Indien een onder 1.18.6 bedoelde sleutel wordt verstrekt in verband met breuk van of slijtage aan de oorspronkelijk afgegeven sleutel, wordt de in het vorige lid genoemde tarief van:	€ 50,00
1.18.7	Gereserveerd	
1.18.8	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:	
1.18.8.1	het verlenen van een éénmalige ontheffing voor een termijn van maximaal 3 maanden als bedoeld in artikel 22 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen	€ 137,40
1.18.8.2	het verlenen van een ontheffing voor een termijn van 1 tot 3 jaar als bedoeld in artikel 22 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen	€ 276,20
1.18.8.3	het verlenen van een verlenging van een ontheffing voor een termijn van 1 tot 3 jaar als bedoeld in artikel 22 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen	€ 183,75
1.18.9	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag om Ontheffing van de Luchtvaartwet	€ 121,25
1.18.10	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor het aanstellen van verkeersregelaars/transportbegeleiders voor een periode van 5 jaar op grond van artikel 7 van de Regeling Verkeersregelaars 2009, inclusief aanstellingspas, per verkeersregelaars/transportbegeleider	€ 132,70
1.18.10.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor het aanstellen van verkeersregelaars/transportbegeleiders op grond van artikel 11 van de Regeling Verkeersregelaars 2009, inclusief aanstellingspas per verkeersregelaars/transportbegeleider voor een aanvraag voor:	
	1 t/m 5 aangestelde personen	€ 37,15
	6 t/m 10 aangestelde personen	€ 74,30
	11 t/m 20 aangestelde personen	€ 148,60
	21 of meer aangestelde personen	€ 255,15
	Dit tarief geldt indien de aangestelde personen worden aangesteld voor een aaneensluitende periode van maximaal 12 maanden en het niet een aanvraag voor het aanstellen voor een eenmalig evenement betreft.	
1.18.11	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor het aanstellen van verkeersbrigadiers op grond van artikel 56 lid 2 BABW, inclusief legitimatiebewijs, per verkeersbrigadier	€ 37,75
1.18.12	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor het verkrijgen van een tijdelijke dan wel permanente ontheffing (al dan niet met tijdsduurbeperking) van het verbod om het stadserf binnen te rijden en het verstrekken van een toegangspas of kentekenherkenning met een geldigheidsduur van een jaar conform de voorschriften van de beleidsregel “Afsluiting stadserf Enschede”	€ 27,40
1.18.12.1	Voor de in 1.18.12 genoemde toegangspas zal een borg geheven worden van	€ 50,40
1.18.12.2	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor het verkrijgen van een tijdelijke ontheffing van het verbod om het stadserf binnen te rijden en het verstrekken van een toegangspas conform de voorschriften van de beleidsregel “Afsluiting stadserf Enschede"	€ 8,05
1.18.12.3	Voor de in 1.18.12.2 genoemde toegangspas zal een borg geheven worden van	€ 50,40
1.18.13	Het tarief bedraagt voor de afgifte van:	
1.18.13.1	een sleutel voor het bedienen van een parkeerbeugel ingeval van verlies, diefstal of bij het in ongerede raken van de originele sleutel	€ 18,35
1.18.13.2	een transponder voor het bedienen van een toegangssysteem naar een parkeerplaats ingeval van verlies, diefstal of bij het in ongerede raken van vermissing van de originele transponder	€ 50,40
1.18.13.3	een parkeervergunning ingeval van verlies, diefstal, of bij het in ongerede raken van de originele parkeervergunning	€ 10,35

H oofdstuk 19 Diversen

1.19.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:	
1.19.2	tot het verlenen van een ontheffing van het verbod bedoeld in artikel 2:11 van de Algemene Plaatselijke Verordening (werkzaamheden in de openbare weg)	€ 315,65
1.19.3	tot het verlenen van een vergunning voor een ligplaats als bedoeld in artikel 23 van de Havenverordening	€ 137,40
1.19.4	Tot het verlenen van een ontheffing op grond van het Wegenreglement Overijssel ten behoeve van het leggen van een schrikdraadkabel	€ 20,40
1.19.5	Een vergunning als bedoeld in artikel 5:14 van de Algemene Plaatselijke Verordening:	
	a met een geldigheidsduur van een dag	€ 11,00
	b met een geldigheidsduur van een maand	€ 32,65

	c met een geldigheidsduur van een jaar	€ 98,10
1.19.6	gereserveerd	
1.19.7	gereserveerd	
1.19.8	een vergunning als bedoeld in artikel 2:86 van de Algemene Plaatselijke Verordening (growshops c.a.)	€ 392,15
1.19.9	een vergunning tot het opgraven c.q. herbegraven van een lijk	€ 90,85
1.19.10	een ontheffing van het verbod als bedoeld in artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening (opslaan materiaal)	€ 182,60
1.19.11	een ontheffing als bedoeld in artikel 4:6, tweede lid, van de Algemene Plaatselijk Verordening (geluidshinder) of art. 8.3 lid 1 van het bouwbesluit 2012	€ 180,25
1.19.12	tot het verstrekken van iedere in deze verordening en tarieventabel niet afzonderlijk genoemde administratieve dienst of de verstrekking van inlichtingen op basis van onderzoek	€ 8,70
1.19.13	Het tarief bedraagt ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een ontheffing van het verbod op kamperen grond van artikel 4:18, lid 3, van de Algemene Plaatselijke Verordening	€ 79,25
1.19.14	Het tarief bedraagt ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het houden van een voetbalwedstrijd als bedoeld in artikel 2:26a van de Algemene Plaatselijke Verordening:	
1.19.14.1	Indien de aanvraag betrekking heeft op de reguliere competitiewedstrijden	€ 280,00
1.19.14.2	Indien de aanvraag betrekking heeft op één wedstrijd	€ 150,00
1.19.15	Het tarief bedraagt ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag voor een nieuwe marktplaats	200,00
1.19.16.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het wijzigen van een vergunning	50,00
1.19.16.2	Indien een vergunning ambtshalve gewijzigd wordt, zijn hier geen leges voor verschuldigd	
1.19.17	Het tarief bedraagt ter zake van het in behandeling nemen tot het verstrekken van een beschikking op aanvraag, voor zover daarvoor niet elders in deze titel of in een andere wettelijke regeling een tarief is opgenomen	€ 54,45

Titel 2 Dienstverlening vallend onder fysieke leefomgeving/ omgevingsvergunning

Hoofdstuk 1 Begripsomschrijvingen

2.1.1 **Voor de toepassing van deze titel wordt verstaan onder:**

2.1.1.1 **aanlegkosten:**
de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatie werken (UAV 2012), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de aanlegkosten, de omzetbelasting niet inbegrepen. Indien de werken of werkzaamheden geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschieden wordt in deze titel onder aanlegkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor de werken of werkzaamheden waarop de aanvraag betrekking heeft;

de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken en technische installatiewerken 2012 (UAV 2012), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de aanlegkosten, de omzetbelasting niet inbegrepen. Indien de werken of werkzaamheden geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschieden wordt in deze titel onder aanlegkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor de werken of werkzaamheden waarop de aanvraag betrekking heeft;

2.1.1.2 **bouwkosten:**

A. Uitgangspunten "standaard" bouwwerken:

Bij de in onderstaande tabel genoemde bouwwerken wordt het aantal kubieke meters of het aantal vierkante meters berekend volgens NEN 2580 (bruto-oppervlakte- en inhoudsberekening bouwwerken)

Civieltechnisch
Parkeergarage (gebouw) bovengronds
Parkeergarage ondergronds
Agrarische voorzieningen
Veldschuren, werktuigberging
Rundvee-/Kalverenstal
Kippenstal
Varkensstal
Paardenstal
Mestkelders
Industrie
Productie- / opslaghal, magazijn < 10.000 m3
Productie- / opslaghal, magazijn > 10.000 m3
Productie- / opslaghal, magazijn > 20.000 m3
Bedrijfsunit met kantoor

Kantoren
Kantoren
Handel
Commerciële centra
Meubelhal/dhz
Showroom
Winkels
Medisch/ sociaal
Gezondheidscentra / huisartsenpraktijk/ apotheek
Horeca
Hotels
(Eet)café / snackbar / koffiebar
Restaurant
Vergaderzaal
Sport
Sporthallen / gymzalen
Kleedgebouwen
Kantine, clublokaal
Onderwijs
Scholen/ kinderdagverblijven
Woningen/ woongebouwen
Seriematig / projectbouw / sociale woningbouw
Appartementen
Recreatiewoningen
Vrijstaande en /of geschakelde woningen
Woonwagen
Overige
Aanbouw woning t/m 50 m3
Aanbouw woning > 50 m3
Garage / berging, vrijstaand / aangebouwd
Dakkapel (per woning,per m1)
Dakopbouw
Carport/overkapping (per m2)
Kelder
Schuttingen/hekwerken (per m1)

B. Uitgangspunt bouwkosten "niet-standaard" bouwwerken:

Voor bouwwerken die niet in bovenstaande tabel Bouwkosten zijn genoemd worden de bouwkosten (exclusief BTW) als uitgangspunt genomen. Onder bouwkosten wordt in deze gevallen verstaan de aan een derde te betalen aanneemsom als bedoeld in paragraaf 1, lid 1 van de "Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken en technische installatiewerken 2012 (UAV 2012), van het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt een raming van de aan een derde te betalen bouwkosten berekend op de wijze als bedoeld in normblad NEN 2639, uitgave 2013, of zoals dit normblad laatstelijk is vervangen of gewijzigd (exclusief BTW). Indien het bouwen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in deze titel onder bouwkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het tot stand brengen van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft;

2.1.1.3 Wabo: Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

2.1.1.4 Conceptvraag: voordat een aanvraag wordt ingediend van een omgevingsvergunning kan aan de hand van een conceptaanvraag worden gevraagd naar het onderdeel van het bevoegd gezag omtrent de kans op het verlenen van een vergunning, op basis van conceptaanvraag, uitgewerkt plan

2.1.1.5 In behandeling nemen: hiermee wordt bedoeld het moment van indienen, dat wil zeggen als voor de aanvrager een ontvangstbevestiging is gemaakt waarin vermeld staat dat een aanvraag is ontvangen.

2.1.1.6 Perceel: Het gebied waarop de (partiële) herziening / wijziging van het bestemmingsplan betrekking heeft

2.1.2 In deze titel voorkomende begrippen die in de Wabo zijn omschreven, hebben dezelfde betekenis als bij of krachtens de Wabo bedoeld.

2.1.3 In deze titel voorkomende begrippen die niet nader in de Wabo zijn omschreven en die betrekking hebben op de activiteiten waarvoor het toetsingskader in een ander wettelijk voorschrift is uitgewerkt, hebben dezelfde betekenis al in dat wettelijk voorschrift bedoeld.

Hoofdstuk 2 Beoordeling conceptaanvraag

2.2 Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een conceptaanvraag:

2.2.1 om beoordeling van een conceptaanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a of c, en tweede lid onder g, van de Wabo (indien een aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor een op basis van een concept € 112,50

	aanvraag uitgewerkt plan in behandeling wordt genomen, worden de daarvoor geheven leges, indien de aanvrager, bouwplan en locatie hetzelfde zijn, met deze leges verrekend):	
2.2.2.	voor het op ambtelijk niveau beoordelen of een formeel aan de Raad gericht verzoek om een herziening van het bestemmingsplan kansrijk is	€ 112,50

Hoofdstuk 3 Omgevingsvergunning

2.3	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verlenen van een project: de som van de verschuldigde leges voor de verschillende activiteiten of handelingen waaruit het project geheel of gedeeltelijk bestaat en waarop de aanvraag betrekking heeft en de verschuldigde leges voor de extra toetsen die in verband met de aanvraag moeten worden uitgevoerd, berekend naar de tarieven en overeenkomstig het bepaalde in dit hoofdstuk en hoofdstuk 4 van deze titel. In afwijking van de vorige volzin kan ook per activiteit, handeling of andere grondslag een legesbedrag worden gevorderd.	
2.3.1	**Bouwactiviteiten** Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wabo betrekking heeft op bouwwerken welke 2.1.1.2.A worden benoemd, bedraagt het tarief per m3 (tenzij anders vermeld)	
	Civieltechnisch	
	Parkeergarage (gebouw) bovengronds	€ 2,55
	Parkeergarage ondergronds	€ 4,45
	Agrarische voorzieningen	
	Veldschuren, werktuigberging	€ 0,60
	Rundvee-/Kalverenstal	€ 0,90
	Kippenstal	€ 1,50
	Varkensstal	€ 1,50
	Paardenstal	€ 1,90
	Mestkelder	€ 1,50
	Industrie	
	Productie- / opslaghal, magazijn < 10.000 m3	€ 1,20
	Productie- / opslaghal, magazijn: ≥10.000 m3 en < 20.000 m3	€ 1,10
	Productie- / opslaghal, magazijn ≥ 20.000 m3	€ 1,00
	Bedrijfsunit met kantoor	€ 2,50
	Kantoren	
	Kantoren	€ 7,80
	Handel	
	Commerciële centra	€ 6,40
	Meubelhal/dhz	€ 3,75
	Showroom	€ 4,50
	Winkels	€ 6,40
	Medisch/ sociaal	
	Gezondheidscentra / huisartsenpraktijk/ apotheek	€ 10,10
	Horeca	
	Hotels	€ 8,80
	(Eet)café / snackbar / koffiebar	€ 7,40
	Restaurant	€ 7,10
	Vergaderzaal	€ 5,50
	Sport	
	Sporthallen / gymzalen	€ 6,10
	Kleedgebouw	€ 6,40
	Kantine	€ 5,40
	Onderwijs	
	Scholen/ kinderdagverblijven	€ 6,00
	Woningen/ woongebouwen	
	Seriematig / projectbouw / sociale woningbouw	€ 5,50
	Appartementen	€ 6,80
	Recreatiewoningen	€ 8,00
	Vrijstaande en /of geschakelde woningen	€ 6,60
	Woonwagen	€ 4,50
	Overige	
	Aanbouw woning t/m 50 m3	€ 10,20
	Aanbouw woning > 50 m3	€ 8,80
	Garage / berging, vrijstaand / aangebouwd	€ 3,80
	Dakkapel (per woning, per m1)	€ 32,70
	Dakopbouw	€ 7,80

	Carport/overkapping (per m2)	€ 4,60
	Kelder	€ 6,70
	Schuttingen / hekwerken (per m1)	€ 2,55
	met een minimum van	€ 225,00
	en een maximum van	€ 750.000
2.3.1.1	Indien de aanvraag betrekking heeft op bouwwerken welke niet bij 2.1.1.2.A worden benoemd dan bedragen de leges	2,80%
	van de bouwkosten als bedoeld in art. 2.1.1.2, onder B met een minimum van	€ 225,00
	en een maximum van	€ 750.000
	Verplicht advies agrarische commissie	
2.3.1.2	Onverminderd het bepaalde in subonderdeel 2.3.1.1 bedraagt het tarief, indien krachtens wettelijk voorschrift voor de in dat onderdeel bedoelde aanvraag een advies van de agrarische commissie nodig is en wordt beoordeeld:	€ 337,70
	Achteraf ingediende aanvraag	
2.3.1.3	Onverminderd het bepaalde in onderdeel 2.3 bedraagt het tarief, indien de in dat onderdeel bedoelde aanvraag wordt ingediend na aanvang of gereedkomen van de bouwactiviteit	10%
	van de op grond van dat onderdeel verschuldigde leges met een minimum van	€ 115,50
	en een maximum van	€ 1.000,00
	Aanlegactiviteiten	
2.3.2	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op een aanlegactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b, van de Wabo, en de kosten niet meer zijn dan €25.000, bedraagt het tarief:	€ 224,95
	en indien de aanlegkosten meer zijn dan € 25.000 bedraagt het tarief	€ 400,00
	Planologisch strijdig gebruik waarbij tevens sprake is van een bouwactiviteit	
2.3.3	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo, en tevens sprake is van een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wabo, bedraagt het tarief, onverminderd het bepaalde in onderdeel 2.3.1:	
2.3.3.1	indien artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1°, van de Wabo wordt toegepast (binnenplanse afwijking):	10%
	van het op grond van subonderdeel 2.3.1.1 verschuldigde bedrag voor het betreffende bouwdeel met een minimum van	€ 196,00
	en een maximum van	€ 2.800,00
2.3.3.2	indien artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2°, van de Wabo wordt toegepast (buitenplanse kleine afwijking of tijdelijke afwijking):	10%
	van het op grond van subonderdeel 2.3.1 verschuldigde bedrag voor het betreffende bouwdeel met een minimum van	€ 196,00
	en een maximum van	€ 2.800,00
2.3.3.3	indien artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wabo wordt toegepast (buitenplanse afwijking):	€ 9.375,00
2.3.3.3.1	indien een ruimtelijke onderbouwing wordt aangeleverd die voldoet aan de kwaliteitscriteria van de gemeente	€ 7.031,25
2.3.3.4	indien artikel 2.12, eerste lid, onder b, van de Wabo wordt toegepast (afwijking van exploitatieplan):	10%
	van het op grond van subonderdeel 2.3.1 verschuldigde bedrag met een minimum van	€ 196,00
	en een maximum van	€ 2.800,00
2.3.3.5	indien de aanvraag een project van provinciaal belang betreft, de activiteit in strijd is met de regels die zijn gesteld krachtens artikel 4.1, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 2.12, eerste lid, onder c, van de Wabo wordt toegepast (afwijking van provinciale regelgeving):	25%
	van het op grond van subonderdeel 2.3.1 verschuldigde bedrag met een minimum van	€ 196,00
2.3.3.6	indien de aanvraag een project van nationaal belang betreft, de activiteit in strijd is met de regels die zijn gesteld krachtens artikel 4.3, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 2.12, eerste lid, onder c, van de Wabo wordt toegepast (afwijking van nationale regelgeving):	25%
	Van het op grond van subonderdeel 2.3.1 verschuldigde bedrag met een minimum van	€ 196,00
	en een maximum van	€ 2.800,00
2.3.3.7	indien artikel 2.12, eerste lid, onder d, van de Wabo wordt toegepast (afwijking van voorbereidingsbesluit):	10%
	van het op grond van subonderdeel 2.3.1 verschuldigde bedrag met een minimum van	€ 196,00
	en een maximum van	€ 2.800,00
	Planologisch strijdig gebruik waarbij geen sprake is van een bouwactiviteit	
2.3.4	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo, en niet tevens sprake is van een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wabo, bedraagt het tarief:	
2.3.4.1	indien artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1°, van de Wabo wordt toegepast (binnenplanse afwijking):	€ 283,80
2.3.4.2	indien artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2°, van de Wabo wordt toegepast (buitenplanse kleine afwijking of tijdelijke afwijking):	€ 283,80

2.3.4.3	indien artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wabo wordt toegepast (buitenplanse afwijking):	€ 9.375,00
2.3.4.3.1	indien een ruimtelijke onderbouwing wordt aangeleverd die voldoet aan de kwaliteitscriteria van de gemeente	€ 7.031,25
2.3.4.4	indien artikel 2.12, eerste lid, onder b, van de Wabo wordt toegepast (afwijking van exploitatieplan):	€ 283,80
2.3.4.5	indien de aanvraag een project van provinciaal belang betreft, de activiteit in strijd is met de regels die zijn gesteld krachtens artikel 4.1, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 2.12, eerste lid, onder c, van de Wabo wordt toegepast (afwijking van provinciale regelgeving):	€ 702,90
2.3.4.6	indien de aanvraag een project van nationaal belang betreft, de activiteit in strijd is met de regels die zijn gesteld krachtens artikel 4.3, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 2.12, eerste lid, onder c, van de Wabo wordt toegepast (afwijking van nationale regelgeving):	€ 702,90
2.3.4.7	indien artikel 2.12, eerste lid, onder d, van de Wabo wordt toegepast (afwijking van voorbereidingsbesluit):	€ 283,80
2.3.5	**In gebruik nemen of gebruiken bouwwerken in relatie tot brandveiligheid**	
	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder d, van de Wabo bedraagt het tarief	€ 253,00
	Dit bedrag wordt als volgt verhoogd voor een bouwwerk met een gebruiksoppervlakte volgens NEN 2580	
	0 tot en met 100 m² met een vast bedrag van	€ 253,00
	101 tot en met 500 m² met een vast bedrag van	€ 121,00
	vermeerderd met een bedrag per m² oppervlakte van	€ 1,35
	501 tot en met 1000 m² met een vast bedrag van	€ 389,40
	vermeerderd met een bedrag per m² oppervlakte van	€ 0,79
	1001 tot en met 1500 m² met een vast bedrag van	€ 564,30
	vermeerderd met een bedrag per m² oppervlakte van	€ 0,62
	1501 tot en met 2500 m² met een vast bedrag van	€ 977,90
	vermeerderd met een bedrag per m² oppervlakte van	€ 0,33
	meer dan 2500 m² met een vast bedrag van	€ 1.259,50
	vermeerderd met een bedrag per m² oppervlakte van	€ 0,22
2.3.6	**Activiteiten met betrekking tot monumenten of beschermde stads- of dorpsgezichten**	
2.3.6.1	Indien de aanvraag voor een omgevingsvergunning betrekking heeft op een gemeentelijk of rijksmonument bedraagt het tarief	€ 250,00
2.3.7	**Sloopactiviteiten**	
2.3.7.1	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op het slopen van een bouwwerk bedraagt het tarief:	
2.3.7.1.1	in gevallen waarin dat in een bestemmingsplan, beheersverordening of voorbereidingsbesluit is bepaald, bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder g, van de Wabo,	€ 168,30
2.3.7.1.2	in gevallen waarin de aanvraag betrekking heeft op het geheel of gedeeltelijk slopen van een bouwwerk (gemeentelijk, provinciaal of rijksmonument), bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder f, van de Wabo, en artikel 2.2, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wabo:	€ 168,30
2.3.7.2	**Asbesthoudende materialen**	
	Gereserveerd	
2.3.8	**Uitweg/inrit**	
	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op het maken, hebben, veranderen of veranderen van het gebruik van een uitweg waarvoor op grond van een bepaling in een provinciale verordening of artikel 2.12 van de Algemene plaatselijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist, als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, aanhef en onder e, van de Wabo, bedraagt het tarief:	€ 168,30
	De aanlegkosten worden afzonderlijk in rekening gebracht.	
2.3.9	**Kappen**	
	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op het vellen of doen vellen van houtopstand, waarvoor op grond van een bepaling in een provinciale verordening of artikel 4.11 van de Algemene plaatselijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist, als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, aanhef en onder g, van de Wabo, bedraagt het tarief:	
	Bij 1 boom	€ 109,30
	Bij 2 tot en met 5 bomen en/of houtwallen	€ 195,20
	Bij 6 tot en met 10 bomen	€ 488,10
	Bij 11 bomen of meer	€ 976,30
2.3.10.	**Handelsreclame**	
	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op handelsreclame met behulp van een opschrift, aankondiging of afbeelding in welke vorm dan ook, die zichtbaar is vanaf een voor het publiek toegankelijke plaats, waarvoor ingevolge een bepaling in een provinciale verordening of art. 4.15 van de Algemene plaatselijke verordening een vergunning	

	of ontheffing is vereist, en indien niet tevens sprake is van een activiteit als bedoeld in onderdeel 2.3.1 (bouwactiviteit), bedraagt het tarief:	
2.3.10.1	indien de activiteit bestaat uit het maken of voeren van die handelsreclame bedoeld in artikel 2.2, aanhef en eerste lid, onder h, van de Wabo:	€ 112,50
2.3.10.2	indien de activiteit bestaat uit het als eigenaar, beperkt gerechtigde of gebruiker van een onroerende zaak toestaan of gedogen dat die handelsreclame aan de onroerende zaak wordt gemaakt of gevoerd, bedoeld in artikel 2.2, aanhef en eerste lid, onder i, van de Wabo:	€ 112,50
2.3.11	**Opslag van roerende zaken**	
	Gereserveerd	
2.3.12	**Projecten of handelingen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998**	
2.3.12.1	Indien een aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op handelingen in een beschermd natuurgebied die schadelijk kunnen zijn voor het natuurschoon, de natuurwetenschappelijke betekenis of voor de dieren planten, als bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998, bedraagt het tarief	€ 112,50
2.3.13	**Handelingen in het kader van de Flora- en Faunawet**	
2.3.13.1	Indien een aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op een handeling waarvoor op grond van artikel 75, derde lid, van de Flora- en Faunawet ontheffing nodig is, bedraagt het tarief	€ 112,50
2.3.14	**Andere activiteiten**	
	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op het verrichten van een andere activiteit of handeling dan in de voorgaande onderdelen van dit hoofdstuk bedoeld en die	
	activiteit of handeling:	
2.3.14.1	behoort tot een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorie activiteiten die van invloed kunnen zijn op de fysieke leefomgeving, als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder i, van de Wabo, bedraagt het tarief	€ 112,50
2.3.14.2	Behoort tot een bij provinciale verordening, gemeentelijke verordening of waterschapsverordening aangewezen categorie activiteiten die van invloed kunnen zijn op de fysieke leefomgeving, als bedoeld in artikel 2.2, tweede lid, van de Wabo, bedraagt het tarief	€ 112,50
2.3.15	**Omgevingsvergunning in twee fasen**	
	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning op verzoek in twee fasen plaatsvindt, als bedoeld in artikel 2.5, eerste lid, van de Wabo, bedraagt het tarief:	
2.3.15.1	voor het in behandeling nemen van de aanvraag tot het verlenen van een beschikking met betrekking tot de eerste fase: het bedrag dat voortvloeit uit toepassing van de tarieven in dit hoofdstuk voor de activiteiten waarop de aanvraag voor de eerste fase betrekking heeft;	
2.3.15.2	voor het in behandeling nemen van de aanvraag tot het verlenen van een beschikking met betrekking tot de tweede fase: het bedrag dat voortvloeit uit toepassing van de tarieven in dit hoofdstuk voor de activiteiten waarop de aanvraag voor de tweede fase betrekking heeft.	
2.3.16	**Beoordeling bodemrapport**	
	Onverminderd het bepaalde in de voorgaande onderdelen van dit hoofdstuk bedraagt het tarief, indien krachtens wettelijk voorschrift voor de in dat onderdeel bedoelde aanvraag een bodemrapport wordt beoordeeld:	
2.3.16.1	voor de beoordeling van een milieukundig bodemrapport	€ 283,80
2.3.16.2	voor de beoordeling van een archeologisch bodemrapport	€ 370,70
2.3.17	**Advies Milieueffectrapportage (M.e.r.)**	
2.3.17.1	Indien een wettelijk voorschrift een advies van de commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) voorschrijft en wordt afgegeven of indien een vrijwillig advies wenselijk is en wordt afgegeven: het bedrag van de voorafgaand aan het in behandeling nemen van de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning aan de aanvrager meegedeelde externe advieskosten, blijkend uit een begroting die door het college van burgemeester en wethouders is opgesteld. Indien deze begroting is uitgebracht, wordt een aanvraag in behandeling genomen op de vijfde werkdag na de dag waarop de begroting aan de aanvrager ter kennis is gebracht, tenzij de aanvraag voor deze vijfde werkdag schriftelijk is ingetrokken.	
2.3.17.2	Indien van gemeentewege een milieueffectenrapportage dient te worden opgesteld (exclusief de uit te voeren onderzoeken) bedraagt het tarief:	€ 4.000,00
2.3.18	**Verklaring van geen bedenkingen**	
2.3.18.1	Onverminderd hetgeen bepaald in de voorgaande onderdelen van dit hoofdstuk bedraagt het tarief, indien een daartoe bij wet of algemene maatregel van bestuur aangewezen bestuursorgaan een verklaring van geen bedenkingen moet afgeven voordat de omgevingsvergunning kan worden verleend, als bedoeld in artikel 2.27, eerste lid van de Wabo:	
2.3.18.1.1	indien de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen moet afgeven	€ 250,00
2.3.18.1.2	indien een ander bestuursorgaan een verklaring van geen bedenkingen moet afgeven	€ 250,00

Hoofdstuk 4 Vermindering

2.4.1	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning is voorafgegaan door een beoordeling van een conceptaanvraag als bedoeld in hoofdstuk 2, waarop de eerstgenoemde aanvraag betrekking heeft, worden de ter zake van de beoordeling van de conceptaanvraag geheven leges in mindering gebracht op de leges voor het in behandeling nemen van de aanvraag om de omgevingsvergunning bedoeld in hoofdstuk 3.	
2.4.2	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op meer dan vijf activiteiten, bestaat aanspraak op vermindering van leges, met uitzondering van het legesdeel in verband met adviezen of verklaringen van geen bedenkingen als bedoeld in de onderdelen 2.3.17 en 2.3.18. De vermindering bedraagt:	
	bij 5 of meer activiteiten:	5%
	van de voor die activiteiten verschuldigde leges.	

Hoofdstuk 5 Vermindering of teruggaaf

2.5.1	Vermindering als gevolg van intrekking aanvraag omgevingsvergunning	
	Als een aanvrager zijn aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor een project intrekt, bestaat aanspraak op vermindering van een deel van de leges. De vermindering bedraagt:	75%
	van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.	
2.5.2	Teruggaaf als gevolg van intrekking verleende omgevingsvergunning	
	Als de gemeente een verleende omgevingsvergunning voor een project intrekt op verzoek van de vergunninghouder, is sprake van teruggaaf van een deel van de leges, mits dit verzoek is ingediend binnen één jaar na verlening van de vergunning en van de vergunning geen gebruik is gemaakt. De teruggaaf bedraagt:	25%
	van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges	
2.5.3	**Vermindering als gevolg van het weigeren van een omgevingsvergunning**	
2.5.3.1	Als de gemeente een omgevingsvergunning voor een project weigert, is sprake van vermindering van de leges. De vermindering bedraagt:	25%
	van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.	
2.5.3.2	Onder een weigering bedoeld in onderdeel 2.5.3.1 wordt mede verstaan een vernietiging van de beschikking waarbij de vergunning is verleend bij rechterlijke uitspraak.	
2.5.3.3	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning, bedragen 50% van de leges, berekend op de wijze zoals in onderdeel 2.3.1. indien aan de aanvraag een eerdere geweigerde vergunning vooraf is gegaan en: - de aanvrager en de locatie hetzelfde zijn, - de nieuwe aanvraag geen compleet nieuw bouwplan is, - de nieuwe aanvraag is ingediend binnen twaalf maanden na de weigering.	
2.5.4	**Vermindering als gevolg van het niet verder behandelen van een aanvraag omgevingsvergunning**	
2.5.4.1	Als de gemeente een aangevraagde omgevingsvergunning voor een project niet verder behandelt op grond van artikel 4:5 Awb, is sprake van teruggaaf van een deel van de leges. De vermindering bedraagt:	50%
	van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.	
2.5.4.2	De leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning, bedragen:	75%
	van de leges, berekend op de wijze zoals in onderdeel 2.3.1. indien aan de aanvraag een eerder niet behandelde aanvraag vooraf is gegaan en: -de aanvrager en de locatie hetzelfde zijn, - de nieuwe aanvraag geen compleet nieuw bouwplan is, -- de nieuwe aanvraag is ingediend binnen twaalf maanden na het buiten behandeling laten.	
2.5.5	**Vermindering als gevolg van het van rechtswege verlenen van een omgevingsvergunning**	
	Indien de aangevraagde vergunning niet binnen de daarvoor wettelijk gestelde termijn wordt verleend (vergunning van rechtswege), is sprake van vermindering van een deel van de leges. De vermindering bedraagt	50%
2.5.6	**Minimumbedrag voor teruggaaf**	
	Een bedrag minder dan	€ 196,00
	wordt niet teruggegeven.	
2.5.7	**Geen teruggaaf legesdeel advies of verklaring van geen bedenkingen**	
	Gereserveerd	
2.5.8	**Geen vergunning vereist**	
	Indien een besluit inhoudende, dat voor de aangevraagde activiteit geen omgevingsvergunning is vereist, zijn er geen leges verschuldigd.	

Hoofdstuk 6 Intrekking omgevingsvergunning

2.6	Gereserveerd	

Hoofdstuk 7 Wijziging omgevingsvergunning als gevolg van wijziging project

2.7	Indien een aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op het bouwen in afwijking van een eerder ingediend bouwplan, waarvoor reeds een vergunning is verleend, maar waarvan nog geen gebruik is gemaakt, bedraagt het tarief 10% van de oorspronkelijk geheven leges met een minimum van	€ 231,00
	en een maximum van	€ 1.035,90

	Het vorenstaande vindt geen toepassing indien het geen ondergeschikte wijziging betreft of de afwijking zodanig is dat naar de omstandigheden beoordeeld van een nieuw bouwplan sprake is.	
Hoofdstuk 8 Herziening of wijziging van een bestemmingsplan		
2.8.1	(Partiële) herziening bestemmingsplan	
2.8.1.1	Het verschuldigde bedrag bedraagt onverkort het bepaalde onder 2.3.1, voor het behandelen van een aanvraag, vanaf het moment van indienen, tot herziening van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening:	€ 9.375,00
2.8.1.1.1	indien een ruimtelijke onderbouwing wordt aangeleverd die voldoet aan de kwaliteitscriteria van de gemeente	€ 7.031,25
2.8.2.1	Als de herziening uitsluitend betrekking heeft op een planologische gebruiksfunctie bedraagt het verschuldigde bedrag bedraagt onverkort het bepaalde onder 2.3.1, voor het behandelen van een aanvraag, vanaf het moment van indienen, tot herziening van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening:	€ 5.670,00
2.8.2.2	indien een ruimtelijke onderbouwing wordt aangeleverd die voldoet aan de kwaliteitscriteria van de gemeente	€ 4.252,50
2.8.3	Het verschuldigde bedrag voor een aanvraag voor herziening/wijziging, dat op verzoek van de aanvrager wordt meegenomen in een ambtshalve in procedure te brengen actualisatieplan bedraagt	€ 1.020,00
2.8.4	**Wijziging bestemmingsplan**	
2.8.4.1	Het verschuldigde bedrag bedraagt onverkort het bepaalde onder 2.3.1, voor het behandelen van een aanvraag, vanaf het moment van indienen, tot wijziging van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening	€ 4.914,00
2.8.4.2	indien een ruimtelijke onderbouwing wordt aangeleverd die voldoet aan de kwaliteitscriteria van de gemeente	€ 3.685,50
2.8.5	**Vermindering**	
2.8.5.1	Als een aanvraag voor herziening/wijziging van het bestemmingsplan wordt ingetrokken of geweigerd is sprake van vermindering van de van de leges. De vermindering bedraagt van de op grond van hoofdstuk 2.8.1, 2.8.2, 2.8.3 of 2.8.4 in rekening te brengen leges	50%
2.9	**Hoofdstuk 9**	
	Gereserveerd	
Hoofdstuk 10 Overig/administratief		
2.10.1	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in subonderdeel 2.3.1 (bouwactiviteit), onderdeel 2.3.3 en 2.3.4 waarvoor een vergunning moet worden verleend met toepassing van artikel 2.5.8, 2.5.14, 2.5.28 en 2.5.29 van de Bouwverordening wordt het berekende bedrag, onverkort het bepaalde in 2.3.1, verhoogd met:	€ 196,90
2.10.2	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in subonderdeel 2.3.1.1 (bouwactiviteit), waarbij uitsluitend ten behoeve van die aanvraag, tevens een procedure tot vaststelling van een hogere grenswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder moet worden toegepast, wordt het berekende bedrag, onverkort het bepaalde in 2.3.1, verhoogd met:	€ 1.687,40
2.10.3	Indien de aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in subonderdeel 2.3.1.1 (bouwactiviteit), waarvoor een bouwveiligheidsplan als bedoeld in artikel 2.7 lid a van de Ministeriële regeling omgevingsrecht door de aanvrager ingediend moet worden, wordt het berekende bedrag, onverkort het bepaalde in 2.3.1, verhoogd met:	€ 224,95
2.10.4	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het nemen van een andere, in deze titel niet benoemde beschikking:	€ 112,50
	<u>Exploitatieovereenkomst/Exploitatieplan</u>	
2.10.5	Indien de kosten voor de diensten als bedoeld in de bepalingen 2.3.3, 2.3.4 en 2.8.1 verhaald worden via een exploitatieplan of een exploitatieovereenkomst wordt het uit dien hoofde verschuldigde bedrag niet op grond van de legesverordening in rekening gebracht.	
Titel 3 Dienstverlening vallend onder Europese dienstenrichtlijn		
Hoofdstuk 1 Drank- en Horecawet en aanverwante regelingen		
	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verlenen van:	
3.1.1	een vergunning als bedoeld in artikel 3 van de Drank- en Horecawet:	
	A voor het uitoefenen van het horecabedrijf	
	met een oppervlakte tot en met 50m2	€ 600,00
	met een oppervlakte van 51m2 tot en met 100m2	€ 700,00
	met een oppervlakte van 101 m2 tot en met 250m2	€ 800,00

	met een oppervlakte van 251 m2 tot en met 500m2	€ 900,00
	met een oppervlakte meer dan 501m2	€ 1.000,00
	B voor het uitoefenen van het slijtersbedrijf	€ 258,50
3.1.2	een ontheffing van het verbod als bedoeld in artikel 2:28 van de Algemene Plaatselijke Verordening (terrasvergunning)	
3.1.2.1	tot 20 m2	€ 150,00
3.1.2.2	van 20 m2 tot en met 50m2	€ 275,00
3.1.2.3	meer dan 50 m2	€ 400,00
3.1.3.	een ontheffing als bedoeld in artikel 2:29, tweede lid, van de Algemene Plaatselijke Verordening	
3.1.3.1	met een geldigheidsduur van één jaar met een sluitingstijd tot 02.00 uur	€ 200,00
3.1.3.2	met een geldigheidsduur van één jaar met een sluitingstijd later dan 02.00 uur	€ 308,00
3.1.3.3	een eenmalige ontheffing van de sluitingstijd voor een openbare inrichting als bedoeld in artikel 2:29, tweede lid, van de Algemene plaatselijke verordening	€ 103,00
3.1.4	een ontheffing als bedoeld in artikel 35, lid 1 van de Drank- en Horecawet niet behorende bij een evenementenvergunning	€ 70,50
3.1.5	iedere andere vergunning, ontheffing of wijziging op grond van de Drank- en Horecaverordening/-wet, voor zover niet anders is bepaald	€ 133,00
3.1.6	een vergunning als bedoeld in artikel 12a, lid 1 van de Drank- en Horecaverordening	€ 472,00
3.1.7	een vergunning als bedoeld onder 3.1.6 indien het betreft een aanvraag in verband met uitsluitend een wijziging in de persoon van een leidinggevende die niet de vergunninghouder is	€ 157,50
3.1.8	van een nieuw aanhangsel als bedoeld in artikel 30a, tweede lid, van de Drank- en Horecawet	€ 146,00
	als een aanvraag voor een vergunning genoemd in Titel 3, Hoofdstuk 1 wordt ingetrokken, geweigerd of buiten behandeling wordt gelaten, wordt 50 % van de leges in rekening gebracht.	

Hoofdstuk 2 Evenementenvergunning

	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verlenen van:	
3.2.1	een vergunning voor een standplaats (niet voor verkoop) als bedoeld in artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening voor niet-commerciële doeleinden; per standplaats per maand met een maximum van 4 dagen:	€ 35,50
3.2.2	Een vergunning voor een standplaats (niet voor verkoop) als bedoeld in artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening voor commerciële doeleinden; per standplaats per dag:	€ 80,50
	met een maximum van	€ 260,00
	per week	
3.2.3	Een vergunning voor een tijdelijke, structurele standplaats als bedoeld in artikel 5:18 van de Algemene Plaatselijke Verordening voor commerciële doeleinden, voor de duur van maximaal 1 jaar.	€ 163,00
3.2.4	Bij het berekenen van de leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor een integrale evenementenvergunning als bedoeld in artikel 2:25 van de Algemene Plaatselijke Verordening wordt voor de legesbepaling het totale aantal punten volgens onderstaande lijst vermenigvuldigd met:	€ 40,00
	en zijn andere bepalingen in deze tarieventabel niet van toepassing	

	Omschrijving:	aantal punten
	Standaardtarief voor het in behandeling nemen van een aanvraagformulier	2
	Het aantal punten van het standaardtarief wordt verhoogd volgens de volgende puntenlijst:	
a	Het evenement duurt meerdere dagen:	
	1.2-7 dagen, incl. opbouwen en afbreken	2
	2.8-14 dagen, incl. opbouwen en afbreken	4
	3.meer dan 15 dagen, incl. opbouwen en afbreken	6
b	Tijdens het evenement worden wegen afgesloten en/of zijn omleidingen noodzakelijk	1
c	Tijdens het evenement worden objecten op of aan de weg geplaatst	1
d	Het evenement start op zondag voor 13.00 uur /verwekt na 13.00 uur een gerucht dat op meer dan 200 meter hoorbaar is (Zondagswet)	1
e	Tijdens het evenement vindt er verkoop plaats buiten de reguliere winkeltijden (Winkeltijdenwet) en er een ontheffing van de Winkeltijdenwet nodig is	1
f	Het gaat om een grootschalig evenement	
	verwachte aantal bezoekers > 2.000 per etmaal)	4
	verwachte aantal bezoekers > 5.000 per etmaal)	8
	verwachte aantal bezoekers > 10.000 per etmaal)	12
	verwachte aantal bezoekers > 30.000 per etmaal)	15
g	Tijdens het evenement wordt er licht-alcoholische drank geschonken	2
h	Er is een vergunning in het kader van de Wet op de kansspelen benodigd	1
i	Het aangevraagde evenement past niet binnen het beleid voor evenementen-vergunningen	3
j	Het bestemmingsplan staat het houden van een evenement op de locatie niet toe	3
k	Er is een ontheffing voor kamperen benodigd	1
l	Er is een aanstellingsbesluit voor verkeersregelaars nodig	1
m	Er is een ontheffing van de Regeling verkeersregels en verkeerstekens nodig	1

n	Er zijn tijdens het evenement inrichtingen in gebruik (als bedoeld in art. 2.11.1 lid A en B van het Besluit brandveiligheid bouwwerken en artikel 2.1.1 lid 1 A, C en D van de brandveiligheidsverordening) dan worden leges conform 3.5.1 van deze verordening in rekening gebracht	
o	Het aantal punten wordt bij de behandeling van een spoedaanvraag vermenigvuldigd met 2 waarbij een maximum van 11 extra punten wordt aangehouden.	
	als een aanvraag voor een vergunning genoemd in Titel 3, Hoofdstuk 2 wordt ingetrokken, geweigerd of buiten behandeling wordt gelaten, wordt 50 % van de leges in rekening gebracht.	

Hoofdstuk 3 Prostitutiebedrijven

	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verlenen of wijzigen van:	
3.3.1	Een exploitatievergunning als bedoeld in artikel 3:2.1, lid 1 van de Algemene plaatselijke verordening:	
	a voor een seksinrichting	€ 836,50
	b voor een escortbedrijf	€ 338,50
3.3.2	Een wijziging van een exploitatievergunning als hiervoor bedoeld, in verband met uitsluitend een wijziging in de persoon van de beheerder (artikel 3:4.2, tweede lid van de Algemene plaatselijke verordening)	
	a voor een seksinrichting	€ 566,50
	b voor een escortbedrijf	€ 265,50
3.3.3	Een geschiktheidverklaring als bedoeld in artikel 2.1 van het Besluit Prostitutiebedrijven een basisbedrag van	€ 265,50
	vermeerderd met:	
	voor een seksinrichting met een oppervlakte van: a niet meer dan 100 m2	€ 246,00
	b meer dan 100 m2 maar niet meer dan 500 m2	€ 124,00
	vermeerderd per m2 oppervlakte met	€ 1,25
	c meer dan 500 m2 maar niet meer dan 1000 m2	€ 324,50
	vermeerderd per m2 oppervlakte met	€ 0,83
	d meer dan 1000 m2 maar niet meer dan 1500 m2	€ 541,00
	vermeerderd per m2 oppervlakte met	€ 0,62
	e meer dan 1500 m2 maar niet meer dan 2500 m2	€ 960,50
	vermeerderd per m2 oppervlakte met	€ 0,34
	f meer dan 2500 m2	€ 1.156,00
	vermeerderd per m2 oppervlakte met	€ 0,21

Hoofdstuk 4 Splitsingsvergunning woonruimte

3.4	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verlenen van een splitsingsvergunning als bedoeld in artikel 22 van de Huisvestingswet 2014	€ 428,00

Hoofdstuk 5 Brandbeveiligingsverordening

3.5	Het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verlenen van een vergunning als bedoeld in artikel 2.11.1 lid 1 A en B van het Besluit brandveiligheid bouwwerken en in artikel 2.1.1 lid 1 A, C en D van de Brandbeveiligingsverordening voor het in gebruik hebben of houden van een inrichting voor de maximale duur van 30 dagen bedraagt voor inrichtingen met een oppervlakte van	
	0 tot en met 100 m^2 een vast bedrag van	€ 57,20
	101 tot en met 500 m^2 een vast bedrag van	€ 86,10
	501 tot en met 1.000 m^2 een vast bedrag van	€ 173,40
	1.001 tot en met 1.500 m^2 een vast bedrag van	€ 260,10
	1.501 tot en met 2.500 m^2 met een vast bedrag van	€ 434,00
	2.500 tot en met 5.000 m^2 een vast bedrag van	€ 780,80
	voor oppervlakte van meer dan 5.000 m^2 wordt voor elke 2.500 m^2 of een gedeelte daarvan het bedrag vermeerderd met	€ 217,00

Hoofdstuk 6 Kinderopvang

3.6	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van:	
3.6.1	een vergunning ter zake van peuterspeelzaalwerk als bedoeld in artikel 8 van de Verordening Kinderopvang 1996	€ 131,30

Hoofdstuk 7 In deze titel niet benoemde vergunning, ontheffing of andere beschikking

3.7.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag om een andere, in deze titel niet benoemde administratieve dienst of de verstrekking van inlichtingen op basis van onderzoek	€ 60,50

Behoort bij raadsbesluit van 14 december 2015

De griffier van de gemeente Enschede,

Gemeente Enschede

Voorstel Gemeenteraad VII- C

Onderwerp	Wijziging legesverordening 2016		
Portefeuillehouder	Hans van Agteren agendaletter (C))		
Programma	*LO*	Aangeboden aan Raad	30 september 2016
Stuknummer (invulling door Griffie)		Corsanummer	1600086574

Wij stellen u voor te besluiten tot:

1. het wijzigen van de Verordening op de heffing en invordering van leges 2016, onderdeel Groene leges, een en ander overeenkomstig bijgevoegd concept-raadsbesluit;
2. het laten ingaan van de wijziging van deze verordening op de eerste dag na de datum van bekendmaking via www.overheid.nl.

Inleiding

In 2016 hebben we de regeling Groene Leges ingevoerd.
De regeling houdt in dat bewoners en organisaties met in 2016 en 2017 geen leges hoeven te betalen voor hun vergunningaanvraag als het project waarvoor de vergunning wordt aangevraagd een belangrijke - meer dan wettelijk verplichte - bijdrage levert aan de verduurzaming van de gemeente Enschede.
Hierbij geldt een maximum vrijstelling per aanvraag van € 50.000.

Het aantal aanvragen voor vrijstelling heeft sinds de zomer van 2016 een enorme vlucht genomen. Het grootste beslag op de regeling wordt gelegd door commerciële aanvragen, zoals woningcorporaties, projectontwikkelaars en bedrijven (samen voor ca. € 400.000). Particulieren (niet commerciële aanvragen) leggen voor € 150.000 beslag op de regeling.
Het bedrag aan gederfde inkomsten loopt nu zo snel op (tot € 550.000 uitgekeerd medio september), dat vooruitlopend op de evaluatie een voorstel voor aanpassing noodzakelijk is.
Begin september heeft het college u geïnformeerd over de stand van zaken rondom de groene leges
Dit is in de stedelijke commissie van 26 september jl besproken. U heeft in deze vergadering de portefeuillehouder geadviseerd de regeling zo snel mogelijk aan te passen om de financiële consequenties zoveel mogelijk te beperken.

Hierop hebben wij besloten de regeling voor de zogenaamde grootverbruikers (corporaties, bedrijven en projectontwikkelaars) zo snel als juridisch mogelijk stop te zetten. Na een juridische check is gebleken dat voor het gedeeltelijk stopzetten van de regeling de legesverordening aangepast moet worden. Dat is de aanleiding voor dit voorstel aan de raad.

Beoogd resultaat

Met het bijstellen van de regeling zetten we de schaarse middelen effectiever in en beheersen we de financiële gevolgen voor 2016.

Argumenten

1.1 De wijziging van de Legesverordening heeft tot gevolg dat vanaf de inwerkingtreding alleen particulieren een beroep kunnen doen op de Groene legesregeling. Hiermee continueren we het succes voor particulieren en beheersen we de financiële gevolgen.

In de vergadering van de Stedelijke Commissie van 26 september 2016 is gebleken dat de meerderheid van uw raad voorstander is van het stopzetten van de regeling Groene Leges tot het eind van het jaar voor de commerciële partijen. En hiermee 'voorrang' willen geven, binnen de beperkt beschikbare financiële middelen, aan particuliere initiatieven.
Om het succes van de regeling grotendeels te continueren en tegelijkertijd de financiële kant ervan te beheersen, heeft het college besloten optimaal ruimte te willen bieden aan het particulier initiatief en de regeling groene leges bij te stellen. Dit betekent dat we commerciële aanvragers de rest van het jaar geen gebruik meer kunnen maken

van de regeling. Op een later moment zullen we nadenken over andere instrumenten om duurzaamheid te stimuleren. Voor dit besluit is geen zogenaamde remweg, zoals dat bij subsidies geldt, noodzakelijk: het betreft immers een vrijstelling van of korting op normaliter verschuldigde leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag.

De keuze voor het uitsluiten van de commerciële aanvragers is als volgt te motiveren:
- zij ontvangen vaak ook andere gelden om duurzaam te bouwen
- zij kunnen vaak gebruik maken van andere financieringsvormen
- zij bouwen in grote aantallen en kunnen daarmee efficiënter werken (corporaties en projectontwikkelaars)

mogelijk is het voor deze partijen gekozen instrument ook minder optimaal en zijn er andere instrumenten die de duurzaamheidsdoelstelling beter of eerder helpen te realiseren (bijvoorbeeld flexibiliteit in grondprijzen en prestatieafspraken met corporaties).Bij behandeling van de programmabegroting 2017 zullen wij u een dekkingsvoorstel voorleggen. Daarna kan bezien worden op welke wijze en voor welke groepen de regeling in 2017 wordt voortgezet.

1.2 De wijziging van de Legesverordening heeft als resultaat dat duidelijk(er) is welk bestuursorgaan bevoegd is om de criteria vast te stellen waaraan voldaan moet worden om in aanmerking te komen voor een vrijstelling en voor welke doelgroep deze is bedoeld

In de huidige formulering van artikel 4 onder a lid 12 van de legesverordening is aangegeven dat een activiteit moet voldoen aan de eis van het leveren van een aanmerkelijke bijdrage aan de speerpunten van het duurzaamheidsbeleid, een en ander ter beoordeling van de gemeente. Omdat het behandelen van een aanvraag tot de bevoegdheid van het college behoort, is het ook logisch om het vaststellen van de te hanteren criteria voor toekenning van vrijstelling, binnen de kaders van de Legesverordening, aan het college te laten. Dat is onder de huidige regeling ook het geval, maar niet expliciet geregeld. Om misverstanden over de bevoegdheden te voorkomen, stellen wij voor om expliciet het college daarvoor aan te wijzen.
In hetzelfde artikel wordt gesproken van een niet-commerciële aanvraag. Omdat bij corporaties dit tot discussie kan leiden, stellen wij voor dit te wijzigen in een aanvraag van een particuliere woningeigenaar.

Kanttekeningen

1.1 Het uitsluiten van de commerciële aanvragers heeft gevolgen voor de businessplannen die zij hebben gemaakt

Er zijn met verschillende partijen gesprekken gevoerd over hun duurzame plannen. Veel van deze partijen hebben nog geen concrete aanvraag ingediend.
Zowel bedrijven als projectontwikkelaars hebben op basis van de verwachting dat zij van de groene legesregeling gebruik konden maken, hun businessplannen opgesteld. Nu er geen overgangsregeling wordt vastgesteld, vissen zij achter het net en zal hun businessplan duurdere worden of hun plannen minder duurzaam (of mogelijk zelfs helemaal niet) uitvoeren.

1.2 Het uitsluiten van de commerciële aanvragers heeft gevolgen voor een duurzaam vestigingsklimaat en 'Enschede wekt op'

Met het uitsluiten van commerciële aanvragers vervalt de mogelijkheid de groene leges als acquisitie-instrument te gebruiken. Ook initiatieven die dit jaar nog in het kader van 'Enschede wekt op' ingediend worden, kunnen niet via dit instrument ondersteund worden.

1.3 De voorgestelde wijziging is niet in lijn met de beoogde duurzaamheidsdoelstelling van de regeling

Het doel van de groene leges regeling is het bevorderen van duurzaamheid in Enschede. De huidige wijziging ligt niet in het verlengde van die doelstelling, omdat ze nog maar voor een beperkte doelgroep geldt. Wellicht dat andere instrumenten, zoals prestatieafspraken met corporaties en flexibele grondprijzen, dit op kunnen vangen.

Bijdrage aan duurzaamheidsdoelstellingen
Ja, de regeling wordt – in aangepaste vorm – gecontinueerd. Het effect op de duurzaamheidsdoelstelling zal wel kleiner zijn dan voorheen.

Kosten, opbrengsten, dekking
In de begroting voor 2016 was een ruimte van € 150.000 voor groene leges opgenomen. In de Zomernota is een risico van € 400.000 gemeld, waarmee de beschikbare ruimte van € 150.000 zou kunnen worden overschreden. De vrijstelling van de groene leges bedragen in september reeds € 550.000.

Per saldo verwachten we met deze ingreep over 2016 een inkomstenderving van € 650.000. Dit zal worden opgevangen binnen het begrotingsprogramma Duurzame Leefomgeving. Per saldo verwachten we dat aan het eind van het jaar dit begrotingsprogramma rond de nullijn zal eindigen inclusief de extra kosten groene leges.

Communicatie:
Via Persbericht.
Corporaties zijn op 30 september geïnformeerd over dit voorstel. De projectontwikkelaars en de bedrijven informeren we zoveel mogelijk persoonlijk na besluitvorming.

Vervolg
Op dit moment wordt de regeling geëvalueerd om voor 2017 met een aangepast voorstel bij u terug te komen.

Bijlagen
Geen

Burgemeester en Wethouders van Enschede, _____

De Secretaris,	**de Burgemeester,**
M.J.M. Meijs	dr. G.O. van Veldhuizen

Gemeente Enschede

Besluit
De Raad van de gemeente Enschede, gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders van 30 september 2016 inzake aanpassing van de Legesverordening 2016

Gelet op de artikelen 156, tweede lid, aanhef en onderdeel h, en artikel 229, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Gemeentewet

b e s l u i t

vast te stellen de navolgende wijzigingen van de Verordening op de heffing en invordering van leges 2016

I. In artikel 4 (Vrijstellingen) wordt sub a lid 13 - *vrijstelling* leges tot € 50.000,- voor commerciële aanvragen voor activiteiten m.b.t. bouw, strijdig gebruik en evenementen die een aanmerkelijke bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen – in zijn geheel geschrapt;
II. In artikel 4 (Vrijstellingen) wordt sub b - *korting* van € 50.000,- op de normaliter geldende leges voor commerciële aanvragen voor activiteiten m.b.t. bouw, strijdig gebruik en evenementen die een aanmerkelijke bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen – in zijn geheel geschrapt;
III. In artikel 4 onder a lid 12 worden de woorden 'ter beoordeling aan de gemeente' vervangen door 'ter beoordeling van het college' en 'niet-commerciële aanvraag' door 'aanvraag van een particuliere woningeigenaar'..
IV. De wijziging van deze verordening te laten ingaan op de eerste dag na de datum van bekendmaking via www.overheid.nl

---

Vastgesteld in de vergadering van _____

De Griffier, **de Voorzitter**

R.M. Jongedijk dr. G.O. van Veldhuizen

LO-Strategie & Beleid LO-. G.E.S. Walgemoet Telefoon: (053) 481 53 09

Gemeente Enschede

Besluit
De Raad van de gemeente Enschede, gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders van 30 september 2016 inzake aanpassing van de Legesverordening 2016

Gelet op de artikelen 156, tweede lid, aanhef en onderdeel h, en artikel 229, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Gemeentewet

b e s l u i t

vast te stellen de navolgende wijzigingen van de Verordening op de heffing en invordering van leges 2016

I. In artikel 4 (Vrijstellingen) wordt sub a lid 13 - *vrijstelling* leges tot € 50.000,- voor commerciële aanvragen voor activiteiten m.b.t. bouw, strijdig gebruik en evenementen die een aanmerkelijke bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen – in zijn geheel geschrapt;
II. In artikel 4 (Vrijstellingen) wordt sub b - *korting* van € 50.000,- op de normaliter geldende leges voor commerciële aanvragen voor activiteiten m.b.t. bouw, strijdig gebruik en evenementen die een aanmerkelijke bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen – in zijn geheel geschrapt;
III. In artikel 4 onder a lid 12 worden de woorden 'ter beoordeling aan de gemeente' vervangen door 'ter beoordeling van het college' en 'niet-commerciële aanvraag' door 'aanvraag van een particuliere woningeigenaar'..
IV. De wijziging van deze verordening te laten ingaan op de eerste dag na de datum van bekendmaking via www.overheid.nl

---

Vastgesteld in de vergadering van _____

De Griffier,	**de Voorzitter**
R.M. Jongedijk	dr. G.O. van Veldhuizen

Gemeente Enschede

Voorstel Gemeenteraad VII- A

Onderwerp	Verordeningen gemeentelijke belastingen en heffingen en de beheerverordening begraafplaatsen 2016, inclusief vergroening leges.		
Portefeuillehouder	Algemeen agendaletter (A)		
Programma	*DV*	Aangeboden aan Raad	19 november 2015
Stuknummer (invulling door Griffie)		Corsanummer	1500115995

Wij stellen u voor te besluiten om:

1. Alle legesplichtige activiteiten die een aanmerkelijke bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen vrij te stellen van leges tot een maximum van 50.000 euro;
2. De kosten / leges inkomstenderving voor het eerste jaar (2016) te dekken uit het budget flankerend beleid;
3. De maatregel voor een periode van 2 jaar in te voeren en na een evaluatie het vervolgtraject te bepalen.

4. De verordening vast te stellen op de heffing en invordering van:
a. Begraafrechten 2016;
b. Hondenbelasting 2016;
c. Leges 2016;
d. Marktgeld 2016
e. Onroerende-zaakbelastingen 2016;
f. Precariobelasting 2016;
g. Reclamebelasting Centrum 2016;
h. Reinigingsheffingen 2016;
i. Rioolheffing 2016;
j. Toeristenbelasting 2016
5. De kwijtscheldingsverordening 2016 vast te stellen
6. De beheerverordening begraafplaatsen 2016 vast te stellen

Inleiding

Vergroening leges

In het coalitieakkoord, het actieplan duurzaamheid en de programmabegroting is de wens opgenomen de mogelijkheden van het ‘vergroenen’ van leges te onderzoeken. Hieronder wordt verstaan het toepassen van een financiële prikkel op initiatieven en activiteiten die onder de legesverordening vallen en die een bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen.
Het onderzoek naar deze mogelijkheid is inmiddels uitgevoerd. Gebleken is dat differentiëren in legestarieven juridisch mogelijk is. Hoewel het effect niet in alle gevallen significant is, is het wel een manier om als gemeente te laten zien dat we duurzaam gedrag willen belonen (en de vervuiler (meer) te laten betalen). Enschede kan zich zo landelijk profileren als een vooruitstrevende en innovatieve gemeente.

Gemeentelijke belastingen en heffingen

In dit voorstel worden de wijzigingen van de belastingverordeningen ten opzichte van 2015 nader toegelicht. Bij het bepalen van de tarieven zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- uit het coalitieakkoord "Duurzaam, Samen, Sterker!" de afspraak om de lastenverzwaring voor de burgers te beperken;
- de Programmabegroting 2016-2019;
- het principe de vervuiler betaalt / vergroening leges.

Samen met de verordening begraafrechten wordt uw raad ook de gewijzigde beheerverordening begraafplaatsen 2016 ter besluitvorming voorgelegd.

CS-Strategie & Control CS-. A.J. de de Vries Telefoon: (053) 481 81 87

Beoogd resultaat
Met de voorliggende verordeningen worden de belastingtarieven voor 2016 door de raad vastgesteld. Deze verordeningen vormen de juridische basis voor de gemeentelijke belastingen, het in rekening brengen van leges en rechten voor gemeentelijke diensten en de beoordeling van kwijtscheldingsverzoeken. Hiermee wordt de financiering geregeld van een deel van de gemeentelijke taken. De beheerverordening begraafplaatsen 2016 biedt de kaders voor het beheer en gebruik van de gemeentelijke begraafplaatsen.

De leges op bouw- en andere vergunningen worden ingezet als instrument ter ondersteuning van de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen (zoals verwoord in het actieplan duurzaamheid). De verwachting is dat de positieve effecten (indirect) ontstaan als gevolg van de publiciteit en de aantrekkende werking op innovatieve bouwers en investeerders in duurzame energie.

Argumenten
1.1 Dit voorstel is een uitwerking van de ambitie zoals verwoord in het coalitieakkoord en het actieplan duurzaamheid
In het coalitieakkoord is duurzaamheid één van de prioritaire thema's. Met de uitwerking van dit voorstel wordt invulling gegeven aan het voornemen in het coalitieakkoord de leges te vergroenen. Tevens wordt uitvoering gegeven aan de ambitie uit het actieplan duurzaamheid bij tenminste twee gemeentelijke regelingen of belastingen tariefdifferentiatie toe te passen.

1.2 Een ruime regeling sluit aan bij het actieplan duurzaamheid
De vergroening van leges wordt in veel gemeenten op dit moment gekoppeld aan zonne-energie. Met de brede insteek van het actieplan duurzaamheid willen we in Enschede alle mogelijke initiatieven die bijdragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen ondersteunen. Door ook te kiezen voor een brede insteek bij de vergroening van de leges sluiten we geen enkel initiatief uit en zijn we tevens de eerste gemeente in Nederland die kiest voor een ruime regeling.
De aanvragen die onder de vergroening vallen, hebben in ieder geval betrekking op bouwactiviteiten, initiatieven die in strijd zijn met bestemmingsplan en evenementenvergunningen. De overige – op dit moment nog niet te voorziene – aanvragen kunnen terugvallen op de hardheidsclausule in de legesverordening en komen op die manier in aanmerking voor een vrijstelling.

De volgende lijst met activiteiten geeft een beeld waar aan gedacht kan worden bij de toetsing of iets voor vrijstelling in aanmerking komt:
- de plaatsing van zonnepanelen in veldopstelling (zonnepanelen op daken van particulieren in 90% van de gevallen vergunningvrij);
- energieneutraal (ver)bouwen (nul op de meter);
- warmtenetaansluiting of aansluiting op andere vormen van duurzame energie (biomassa);
- plaatsing kleine en grote windturbines;
- groene daken en groene gevels (energiebesparing en klimaatadaptatie);
- (ver)bouwen met een > 25 % scherpere Energie Prestatie Coëfficient (EPC norm) (vraagt aan de voor- en achterkant meer inzet van de vergunningverlening en handhaving. Deze categorie heeft echter wel het grootste volume en daarmee grootste potentie en is om die reden toegevoegd (EPC norm geldt zowel voor nieuwbouw als voor verbouw en renovatie).

1.3 Een algehele legesvrijstelling is het meest slagvaardig en heeft de grootste PR waarde
Voor een beloning van een 'groene aanvraag' zijn verschillende uitvoeringsvormen denkbaar:
a. in geld: geen leges heffen of een korting toepassen
b. in verruiming van de vergunning: bijvoorbeeld in plaats van 20 m aanbouwen, de vrijheid om 25 meter aan te bouwen
c. in dienstverlening: uitgestelde of gespreide legesbetaling

Het grootste effect bereiken we door geen leges te heffen. Dit is juridisch mogelijk en brengt geen administratieve lasten met zich mee. Tevens verwachten we hiermee landelijke publiciteit te genereren. Dit kan weer tot extra subsidiestromen leiden en kan een aantrekkende werking op innovatieve bouwers en investeerders in duurzame energieopwekking hebben.
Keerzijde is dat de gederfde inkomsten ook maximaal zijn. Om die reden is het wenselijk een onderscheid te maken tussen aanvragen met een kleine en aanvragen met een grote bouwsom. Voor de eerste categorie hanteren we een volledige vrijstelling van de leges. Bij 'grote' aanvragen is het voorstel de eerste € 50.000, normaliter volgens de verordening in rekening te brengen legeskosten, niet in rekening te brengen (zie ook kanttekening 2.1).

Alternatieven liggen in het toepassen van een korting of het verlagen van het percentage (van de bouwsom). Dit is in de uitvoering complexer en minder krachtig.
Een verruiming van de vergunning vraagt om nader onderzoek/behoeftepeiling en leent zich daarom meer voor een vervolgfase.
Voordeel van de laatste optie – uitgestelde of gespreide legesbetaling – is dat het afgezien van de ureninzet - geen extra kosten met zich meebrengt. Ook deze optie is op dit moment niet te verkiezen omdat de GBT-gemeenten regionaal de lijn hebben gekozen hier niet aan mee te werken. Hiermee is de beloning in de vorm van een legesvrijstelling de meest krachtige en slagvaardige.

2.1 De kosten / legesinkomsten derving van het eerste uitvoeringsjaar (2016) worden gedekt door dit ten laste te brengen van het beschikbare budget flankerend beleid

De kosten voor de invoering van deze maatregel zijn – vanwege het mislopen van legesinkomsten – in grote mate afhankelijk van het aantal (grote) aanvragen dat wordt ingediend. Er is een tweetal opties onderzocht om tot een dekking van deze kosten te komen:

a. gebruik maken van het budget flankerend beleid. Het gaat immers om aanloopkosten (in het eerste jaar) om een structurele omslag te realiseren. Voor 2016 is hiervoor een bedrag van € 150.000 beschikbaar. In het tweede uitvoeringsjaar zullen andere financieringsconstructies worden onderzocht, waarbij de vergroening voor een deel betaald wordt uit de verhoging van niet-duurzame aanvragen. Daarnaast zullen naar verwachting de legesinkomsten stijgen als gevolg van een aantrekkende economie.
b. Alternatief is dekking uit de AD middelen. Voor 2016 zit daar geen ruimte meer in, dus dat zou betekenen dat niet eerder dan in 2017 met de uitvoering kan worden begonnen. Dit is niet conform de toezegging in de programmabegroting.

3.1 Een gefaseerde invoering maakt het mogelijk om ervaring op te doen en de regeling (financieel) bij te stellen

We beschikken op dit moment over te weinig ervaringsgegevens om een goede inschatting te kunnen maken van de kosten. Om het principe van ‘groen gedrag belonen’ te volgen en tegelijkertijd de vervuiler (meer) te laten betalen, ligt het voor de hand de uitvoering te faseren. In het eerste jaar belonen we de duurzame aanvragen en doen we ervaring op met de aantallen en de financiële effecten. In het tweede jaar kunnen we dan bijvoorbeeld op basis van deze gegevens, de leges op de niet duurzame aanvragen (binnen het wettelijk toegestane kader) verhogen. We hebben dan ook de effecten van de privatisering van de bouwbesluittoetsing en de nieuwe Omgevingswet beter in beeld.
Na twee jaar volgt een evaluatie en een afweging of dit traject al dan niet wordt voortgezet.

4. Tarieven conform programmabegroting 2016-2019, geen extra lastenverzwaring

In het coalitieakkoord wordt uitgegaan dat de lasten voor de inwoners niet verder stijgen dan een reguliere inflatiecorrectie. Op basis van de behandeling van de Programmabegroting 2016-2019 in uw raad is voor 2016 een maximum inflatiecorrectie van 0,8% vastgesteld. In een aantal gevallen worden de leges- en of belastingtarieven met meer dan 0,8% verhoogd. Veelal is dit een uitwerking van eerdere besluitvorming door uw raad. De belastingverordeningen waar dit aan de orde is, worden in dit raadsvoorstel separaat toegelicht.

Met een efficiënte dienstverlening en uitvoering van taken willen wij de tarieven van leges en heffingen zo laag mogelijk houden. De kosten die wij maken brengen wij zoveel mogelijk in rekening bij degene die de producten afnemen. De kostendekkendheid van onze tarieven willen wij zoveel mogelijk op 100% hebben. Dit is niet altijd mogelijk. Enerzijds omdat dit leidt tot onredelijk hoge tarieven, anderzijds omdat bepaalde tarieven door het rijk op een maximum worden gesteld.

Daar waar de redactie van een verordening is aangepast zonder dat een inhoudelijke wijziging is beoogd en de tarieven in overeenstemming met de algemene beleidslijn met 0,8% zijn verhoogd, wordt dit niet nader toegelicht.

4.c Leges, Rijksnormen

<u>Paspoorten, Rijbewijzen, Kansspelautomaten (Titel 1, hoofdstuk 2, 3 en 14)</u>
De rijksoverheid heeft de maxima voor paspoortleges per 1 januari 2016 verlaagd. Deze verlaging is in de Legesverordening verwerkt. Het rijk had op het moment dat dit voorstel werd afgerond de maxima voor de rijbewijs- en kansspeltarieven voor 2016 nog niet bekend gemaakt. Indien het rijk deze maxima alsnog verhoogt, zullen wij de tarieven in overeenstemming met de vastgestelde maxima in de Legesverordening 2016 verwerken.

Vergroening leges
De uitgangspunten vergroening leges, zoals geformuleerd onder argumenten en kanttekeningen 1.1 tot en met 3.1 zijn vertaald in de legesverordening 2016.

4.e Tarief bepaling Onroerende zaakbelastingen
De OZB-tarieven zijn afhankelijk van de WOZ-waarden. Met ingang van 2007 worden de WOZ-waarden jaarlijks vastgesteld. In 2016 geldt als waardepeildatum 1-1-2015. Omdat de waarden van alle onroerende zaken jaarlijks opnieuw moeten worden vastgesteld, treden per definitie elk jaar lichte verschuivingen (bijvoorbeeld tussen eigenaren van vrije sector woningen, rijenwoningen en appartementen) in belastingdruk op.

De waardebepaling was op het moment dat voorliggend belastingvoorstel moest worden vastgesteld, nog niet volledig afgerond. Op basis van de beschikbare gegevens uit de marktanalyse gaan wij uit van een waardestijging voor woningen van bijna 2 procent en voor niet-woningen van een waardedaling van bijna 3,4 procent.

Bij de opbrengstberekening houden wij rekening met een beperkte areaaluitbreiding en de afgesproken inflatiecorrectie van 0,8%. Wij stellen dan ook voor de tarieven als volgt vast te stellen, rekening houdend met de hierboven vermelde opbrengsten en de geprognosticeerde waarden van woningen en niet-woningen per 1 januari 2015.

Tarieven (% van de WOZ-waarde)	**2015**	**2016**
Zakelijk recht woningen	0,1724	0,1708
Zakelijk recht niet-woningen	0,3671	0,3829
Gebruik niet-woningen	0,3020	0,3150

4.h Afvalstoffenheffing
Door meer gescheiden (waardevolle) grondstromen (huis-aan-huis) in te zamelen wordt niet alleen een bijdrage geleverd aan de milieu- en duurzaamheidsdoelstellingen, maar kunnen ook de totale kosten voor de inzameling en verwerking worden gedrukt. De afvalstoffenheffing 2016 wordt ten opzichte van 2015 verlaagd met ruim 1,6%. Het tarief wordt € 303,36 (2015 = 308,40 euro) voor meerpersoonshuishoudens en voor eenpersoonshuishoudens € 269,04 (2015 = 274,08 euro).

4.i Rioolheffing
De rioolheffing is een bestemmingsheffing. Daaruit vloeit voort dat de kostendekkendheid maximaal 100% mag zijn. De opbrengsten van de rioolheffingen mogen dus structureel niet hoger zijn dan de begrote kosten. De kostendekkendheid van de rioolheffing in de gemeente Enschede is 100%.
De basis voor de ontwikkeling van het tarief rioolheffing ligt in het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Uw raad heeft op 12 oktober jl. het geactualiseerde GRP 2016-2020 "Veilig en op Maat" vastgesteld. Daarbij is de tariefsverhoging voor het jaar 2016 vastgesteld op 5,9%. Het tarief voor het jaar 2016 bedraagt 209,16 euro.

De tarieven afvalstoffenheffing en rioolheffing in de verordeningen zijn enkele eurocenten lager dan de tarieven die in de programmabegroting 2016-2019 staan vermeld. Dit heeft te maken met het feit dat deze bedragen deelbaar moeten zijn door 12. Dit is nodig in verband met verrekening van afvalstoffen- en rioolheffing in geval van verhuizing, ed.

Woonlasten
De tariefsaanpassingen voor de OZB, afval- en rioolheffing leiden voor een meerpersoonshuishouden (met eigen woning met een gemiddelde WOZ-waarde) tot de volgende woonlastenontwikkeling voor 2016:

Woonlastenontwikkeling	2015	2016
OZB Eigenaar (2016: lastenverhoging)	€ 259,74	€ 263,82
afvalstoffenheffing (meerpersoons)	€ 308,40	€ 303,36
Rioolheffing	€ 197,64	€ 209,16
TOTAAL	*€ 765,78*	*€ 776,34*

Een stijging met 1,4% voor meerpersoonshuishoudingen, die eigenaar/gebruiker zijn van een woning. Voor de huurder van een woning stijgen de woonlasten met 1,3%, want hij/zij betaalt geen onroerende-zaakbelastingen.

4. j Toeristenbelasting forfait seizoensplaatsen
In de raadsvergadering van 21 september jl. heeft uw raad besloten een toeristenbelasting in te voeren. De verordening treedt op 1 april 2016 in werking.
De grondslag voor de toeristenbelasting is het aantal overnachtingen. Het vaststellen van het aantal overnachtingen op vaste jaar- en seizoenplaatsen is arbeidsintensief voor de verblijfsbieder en voor de gemeente als belastingheffer in verband met de controle op de aangiftes. Daarom zijn er in de verordening Toeristenbelasting 2016 voor vaste jaar- en seizoensplaatsen forfaits opgenomen, die uitgaan van een gemiddeld aantal overnachtingen. Indien een forfaitaire berekeningswijze als heffingsgrondslag voor vaste en seizoenplaatshouders wordt gehanteerd, dan moet deze voldoen aan een viertal voorwaarden:
- De forfaitaire heffingsgrondslag moet worden onderbouwd met een onderzoek waaruit blijkt hoe zich het gemiddeld aantal overnachtingen per persoon en het gemiddeld aantal verblijf houdende personen per kampeermiddel of vakantieonderkomen op een vaste of seizoenplaats, verhouden.
- Het onderzoek moet binnen de lokale omstandigheden worden verricht.
- De forfaitaire heffingsgrondslag (het forfait) mag niet meer dan maximaal 25% afwijken van de lokale werkelijkheid.
- Een forfait moet regelmatig worden onderzocht.

De in de verordening opgenomen forfaits zijn gebaseerd op recente onderzoeksgegevens van het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente onder de vijf deelnemende gemeenten, die reeds toeristenbelasting heffen. Wij laten in 2016 toetsen of de nu vastgestelde forfaits aan de in de jurisprudentie gestelde voorwaarden voldoen.

Ook de tarieven van de toeristenbelasting worden jaarlijks geïndexeerd. Om de verblijfsbieders de gelegenheid te bieden met de tariefsverhoging rekening te houden in hun bedrijfsvoering corrigeren wij de tarieven telkens met het inflatiepercentage van het voorafgaande jaar. In 2017 stijgen de tarieven daarom ten opzichte van 2016 dus met 0,8%.

6. Beheerverordening begraafplaatsen 2016
De beheerverordening Begraafplaatsen 2016 is op een aantal punten gewijzigd ten opzichte van 2015. De wijzigingen dragen bij aan een betere en uitgebreidere dienstverlening en stimuleren het gebruik van duurzame producten.
Deze wijzigingen hebben betrekking op :
- een verruimde openstelling van de begraafplaatsen tussen zonsop- en ondergang,
- ordemaatregelen,
- verlengingsmogelijkheid van de algemene graven en
- de mogelijkheid om bestaande graven van onbepaalde tijd opnieuw uit te geven als graven met een uitsluitend recht voor een bepaalde tijd.

Op grond van art. 11 en 14 van de beheerverordening kan het college nadere regels stellen met betrekking tot uitgifte, tot indeling en uitgifte van graven. Dit uitvoeringsbesluit is in 2002 vastgesteld. Sindsdien zijn er wijzigingen doorgevoerd en dient het besluit te worden aangepast. Deze wijzigingen hebben betrekking op een uitbreiding van de mogelijkheden van graftypen, urnengedenkplaatsen en verstrooiingsmogelijkheden.

Op grond van art. 19 van de beheerverordening kan het college nadere regels stellen met betrekking tot grafbedekkingen. Dit uitvoeringsbesluit geeft regels voor o.a. aanvragen van een vergunning voor gedenktekens en voor de uitvoering van gedenktekens bijv. voor wat betreft de grootte en materiaalgebruik van de gedenktekens. Dit besluit is ook in 2002 vastgesteld en dient in verband met de wijzigingen te worden aangepast.
De wijzigingen hebben betrekking op:
- toepassing van duurzaam materiaal,
- gedenktekens op algemene graven,
- fundatie,
- omvang bij toepassing van winterharde beplantingen,
- beplanting/losse bloemen op strooivelden en
- aanbrengen van zitgelegenheden.

Kanttekeningen
1.1 Een brede algemene formulering kan tot juridische procedures leiden
Een brede toepassing en een regeling die aan de voorkant niet helemaal dichtgetimmerd is, kan – bij afwijzing – leiden tot juridische procedures. Het ontwikkelen van een juridisch waterdicht systeem met toetsingscriteria vraagt in de voorbereiding en ontwikkeling veel tijd. De verwachting is dat met een toelichtende lijst van activiteiten die onder de regeling vallen, het aantal zienswijzen tot een minimum kan worden beperkt.

2.1 Een volledige vrijstelling van leges kan grote financiële consequenties hebben
De leges van grote commerciële aanvragen voor windmolens en zonneparken leveren bij een volledige legesvrijstelling een grote kostenpost op. De leges worden immers berekend op basis van een percentage van de bouwkosten (nu 2,8 %). Bij een grote windmolen gaat het al gauw om een bedrag van circa 50.000 euro aan gederfde leges. Een zonnepark levert per hectare ongeveer 20.000 euro aan leges op. De kans bestaat dat er volgend jaar al een aanvraag voor een windmolen wordt ingediend (locatie Binnenhaven). Ook de realisatie van een zonnepark behoort in 2016 tot de mogelijkheden. In het actieplan duurzaamheid is de ambitie van 21 hectare opgenomen. Wanneer hiervan in 2016 de helft wordt gerealiseerd, gaat het om 200.000 euro aan gederfde inkomsten. Hier staat tegenover dat we dan wel een belangrijke bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstelling op het speerpunt Energie hebben geleverd.
De gederfde leges kunnen zo oplopen tot een bedrag van meer dan 300.000 euro. Vooralsnog gaan we uit van een plafondfinanciering tot een bedrag van 150.000 euro. Dit beheersen we door onderscheid te maken tussen particuliere aanvragen die we volledig vrijstellen van leges en commerciële aanvragen die we begrenzen op een maximum van 50.000 euro. Op deze laatste categorie brengen we dus maximaal 50.000 euro in mindering op de leges.

Bijdrage aan duurzaamheidsdoelstellingen
In de basis zijn de belastingverordeningen bedoeld voor dekking van de kosten van een aantal gemeentelijke taken. Eén van de uitgangspunten die wordt gehanteerd is 'de vervuiler betaalt'. Daarmee wordt een relatie gelegd met de duurzaamheidsdoelstellingen.

<u>Vergroening leges</u>
De vergroening van de leges en een aantal wijzigingen in de beheerverordening begraafplaatsen 2016 dragen bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente Enschede. De verwachting is, dat met de vergroening van de leges een impuls wordt gegeven aan duurzaam bouwen en dat de belemmeringen voor duurzame energieopwekking worden weggenomen.

Kosten, opbrengsten, dekking
Zoals bij kanttekening 2.1 is aangegeven, is het voor de vergroening van de leges niet mogelijk een exacte inschatting van de gederfde legesinkomsten te maken. Dit is immers afhankelijk van het aantal duurzame aanvragen dat wordt ingediend. De ervaringscijfers uit 2016 leiden tot de opbouw van de tarieven in 2017.
In de dekking voor 2016 wordt voorzien door een bedrag van 150.000 euro ten laste van het budget flankerend beleid te brengen. In de bredere zoektocht naar verduurzaming van de leges, kan een bijdrage in de taakstelling gevonden worden daar waar de leges nog niet 100% kostendekkend zijn.

De geraamde opbrengsten uit belastingen, leges en heffingen bedragen in 2016 samen 82,3 miljoen euro.

Communicatie
Na vaststelling door de gemeenteraad worden de vastgestelde verordeningen op de voorgeschreven wijze gepubliceerd en 6 weken ter inzage gelegd in het Stadskantoor.
Voor de vergroening van de leges wordt een separaat communicatietraject opgestart.

Vervolg
Na het eerste uitvoeringsjaar ‘vergroening leges’ volgt een evaluatie, waarna een nieuw voorstel voor aanpassing van de legesverordening wordt gedaan.

Bijlagen

1. Belastingverordeningen 2016:

   Begraafrechten 2016;

   Hondenbelasting 2016;

   Leges 2016;

   Marktgeld 2016;

   Onroerende zaakbelastingen 2016;

   Precariobelasting 2016;

   Reclamebelasting 2016;

Reinigingsheffingen 2016;
Rioolheffing 2016;
Toeristenbelasting 2016.

2. Kwijtscheldingsverordening 2016.
3. Beheerverordening begraafplaatsen 2016

Burgemeester en Wethouders van Enschede, _____

De Secretaris,	**de Burgemeester,**
M.J.M. Meijs	dr. G.O. van Veldhuizen

Besluit
Van de Raad van de gemeente Enschede, gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders van

---

Vastgesteld in de vergadering van _____

De Griffier,	**de Voorzitter**
R.M. Jongedijk	dr. G.O. van Veldhuizen

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Raadsbesluit

Opgesteld door	Vergunningen, Toezicht en Handhaving Houten, L.S.A. van den (Leonard)
Kenmerk	16.508837
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	22 december 2016
Jaargang en nummer	2016 117

Verordening leges omgevingsvergunning 2017

besluit

1 Het percentage van de bouwkosten, dat gehanteerd wordt als tariefstelling van de leges voor de omgevingsvergunning activiteit bouw, te verlagen voor bouwprojecten met een bouwsom vanaf EUR 1.000.000,-.

2 De leges voor activiteiten die een bijdrage leveren aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen met 50% (en in één geval met 100%) te verminderen, tot een maximumbedrag van EUR 50.000,-.

3 De Verordening leges omgevingsvergunning 2017 vast te stellen.

4. Artikel 4.2.6. van de Verordening Leges Omgevingsvergunning 2017 als volgt te wijzigen:
"een initiatief dat op een andere manier een bijdrage levert aan gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen, bedraagt de vermindering maximaal 100% van de verschuldigde leges. Hierbij staat de vermindering in verhouding tot de bijdrage aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen".

5. Artikel 4.4. toe te voegen, dat luidt: "Ten aanzien van de vermindering als genoemd in art. 4.2.6. stelt het college nadere beleidsregels op".

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 22 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen