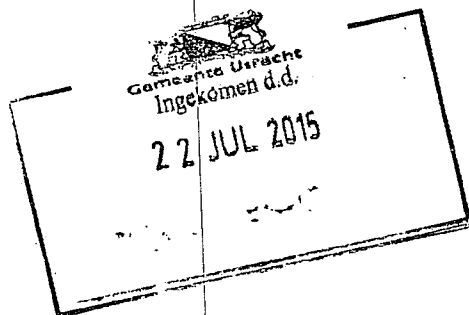
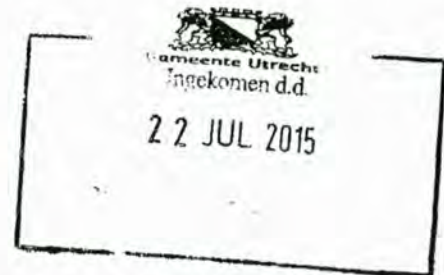


Gemeenteraad van Utrecht
Ruimte en Ec. Antw., afd. Gebiedsontw.
T.a.v. P.H. Neijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

NL350 3500CE200



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

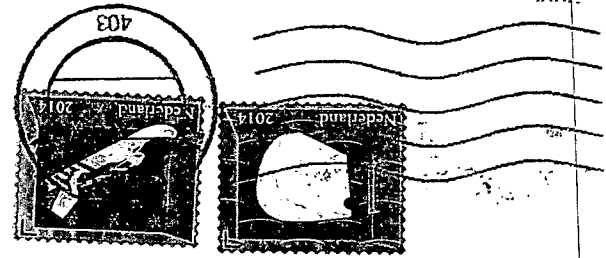
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

V. Koning lid

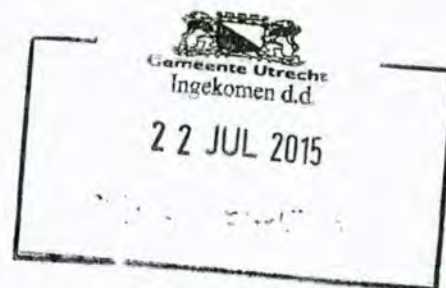
Gemeente Utrecht
 Ingekomen dtd.
 27 JUL 2015
 Gemeenteraad van Utrecht
 Ruiter en Eemstraat Gebuis
 f.a.v. P.H. Meijer
 antuwing
 Postbus 16200
 3500 CI Utrecht
 3500CE200



— DISSEMINATION
 Derivation: *dis* + *seminare* = to sow
 The dissemination of information



15.008209



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

g2

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59.

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijke ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gegedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

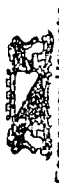
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.

22 JUL 2015



Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling
Afd. Gebiedsontwikkeling
van P. H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

H1051 3500CE20

22 JUL 2015

93

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 21 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

PKXL1 161295
21-07-15 11:16
NEDERLAND

€ 1,38


Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.

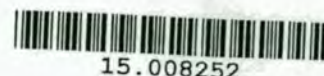
22 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afdeling Gebiedsontwikkeling,
T.a.v. P.H. Meijer.
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.

22 JUL 2015

99

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roei-accommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijke ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Fa.KondorWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal (zie daarvoor ook ervaringen met aanvaringen op De Vecht).

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers (hetgeen op De Vecht eveneens nooit plaatsvindt).

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze

de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

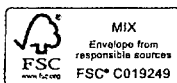
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

(lid URV Viking)



Tramontanaad Utrecht
Kunsthuis Utrecht
t.v. H. Mayer
Postbus 16300
3500 LE Utrecht

22 JUL 2015
Kunsthuis Utrecht
Postbus 16300

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling



15.008265

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59
Datum: Utrecht, 20 juli 2015



23 JUL 2015

Registratienummer

Geachte leden van de gemeenteraad,

Ik maak graag van de gelegenheid gebruik mijn zienswijze kenbaar te maken ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf.

Ik ben van mening dat de gemeente in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal de roeibelangen in het plan onvoldoende heeft meegewogen. Het is belangrijk te beseffen dat de 3 Utrechtse roeiverenigingen ruim 2000 leden tellen en bijna 250 boten, die voor hun trainingen afhankelijk zijn van het Merwedekanaal. Realisatie van het voorliggende plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat bij het aanhalen van de Visie Merwedekanaalzone (zie relevante beleidskaders onder kopje gemeentelijk beleid) niet vermeld wordt dat het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie" wordt gerekend tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten. Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra in wordt geïnvesteerd, zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, die recent met partijen uit het veld is opgesteld. Het College van Burgemeester en Wethouders heeft daarop gereageerd met de tekst: "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Dit betekent dus dat de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven de algehele waterveiligheid in het geding brengen, zonder daarvoor een afdoende oplossing te bieden. Het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op toptniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb meerdere bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen zoals die in het plan Wilhelminawerf en het ontwerp bestemmingsplan beschreven staan:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal.

Hieronder licht ik mijn bezwaren toe:

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en – zeker in ongestuurde boten – een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente dan ook onbegrijpelijk en uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een intensief gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Zeker als men bedenkt dat de gemiddelde recreatiebootvaarder minder alert is en vooral meer aan het recreëren. Ik voorzie dan ook een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten – en zeker het wedstrijdmaterial – zijn gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt en wel voorzien van stootbumpers. Bij aanvaringen zullen het dan ook de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik acht dat onacceptabel en maak bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- nut en noodzaak van een dergelijke haven dusdanig groot is dat deze het belang van de roeiers overstijgt;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt voor alle bruggen op het kanaal).

Daarnaast moeten roeiers altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

De aanname van KonderWessels dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om goed zicht te hebben op de Balijebrug klopt in veel gevallen niet. De meeste kleinere (en zeker de ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om

zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk, dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de vaarregels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Met het oog op het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen dus extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen in elk geval niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu de bestemming "Water" van de aansluitplek op het Merwedekanaal ongelimiteerde mogelijkheden biedt dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Zeker als ze de vaarregels niet kennen of niet naleven. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal. Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

afweging nut en noodzaak onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Uiteraard beaam ik van harte dat water de stad aantrekkelijk maakt en iedereen daar zoveel mogelijk van moet kunnen genieten. Dat neemt echter niet weg dat steeds bekeken moet worden of dat op die plek en op die wijze verantwoord is en hoe zich dat verhoudt tot andere ontwikkelingen en belangen en de consequenties van de keuzes. In het voorliggende plan mis ik een goede onderbouwing van nut en noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid, in relatie tot de verschillende alternatieve ontwikkelingsopties. Uit de planvorming en de onderliggende stukken blijkt immers dat in elk geval de gevolgen voor de (roeij)watersport onvoldoende zijn onderzocht en meegewogen.

Nergens kan ik herleiden of het noodzakelijk dan wel terecht is dat de nieuwe stedelijke ontwikkeling en bestemmingsveranderingen het belang van de meer dan 2000 roeiers overstijgen. Ook blijkt nergens de regionale behoefte aan een recreatiehaven.

Tot slot

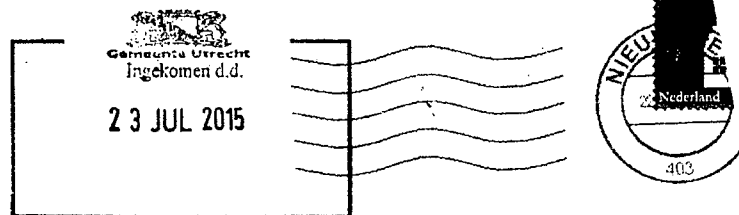
Kortom: het voorliggende ontwerpbesluit is in strijd met een verantwoorde ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.

Tenslotte wijs ik u erop dat – mocht het plan conform het conceptbesluit worden uitgevoerd – de gemeente aansprakelijk gesteld zal worden voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Op grond van bovenstaande zienswijze verzoek ik u als Gemeenteraad dan ook dringend de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren.

Mocht u naar aanleiding hiervan nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling

van P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

RGPT 3500CE200

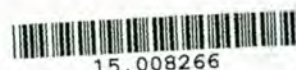




23 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
 Postbus 16200
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaai achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed te

bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

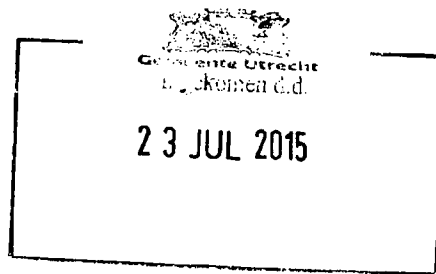
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw

door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een ander nader toe te lichten.



PKM 111294
22-07-15 11:21
NEDERLAND

€ 0,69

De gemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke ordening. d.d. 22-07-2015
tzw. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N10TV 3500CE200



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roelbaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam
Adres
Woonplaats

(lid van URV Vliering)

002300050 24904

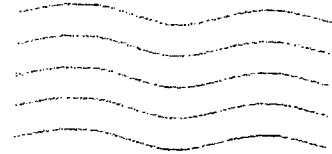
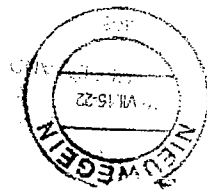
14 JUL 2000

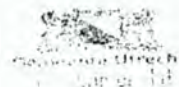
3500 LE Utrecht

Postbus 16200

t.o.v. de griffie

De gemeenteraad van Utrecht





24 JUL 2015

Registratienummer

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



15.008323

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties op topniveau onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Anneke Kuhurima
Narcisstraat 20
3551ER Utrecht
030-2447475
06-44598653

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

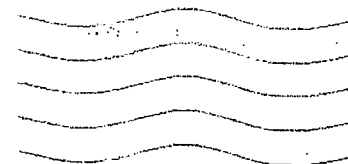
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

URV VIKING-lid sinds 2003



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,
afdel. Gebiedsontwikkeling.

T.a.v. P. H. Meyer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

NDSPP 3500CE200



24 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



15.008324

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 21 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op toptniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Vaarsnelheid

Ook de vaarsnelheid van de pleziervaart wordt nu al menig keer overtreden. Dit tot grote frustraties en ongenoegens van de roeiers. Hierop wordt niet gehandhaafd. Door toename van de pleziervaart zal ook de vaarsnelheid worden overtreden. Ook dit kan leiden tot gevaarlijke situaties voor roeiers en met name voor skiffers en voor onervaren roeiers.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

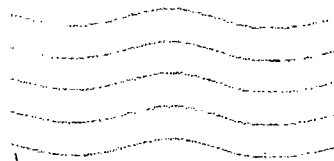
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

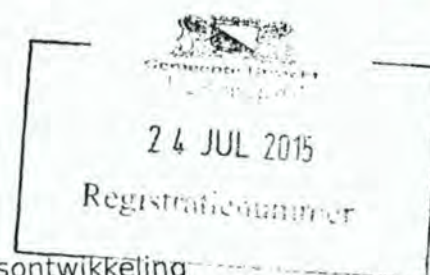
Met vriendelijke groet.

URV Viking lid

Wemeenteraad Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afd. Gebiedsontwikkeling
tav. P.H. Meyer
postbus 16200
3500 CE Utrecht



ND6PV 3500CE200



De gemeenteraad van Utrecht
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
 Postbus 16200
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Munbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan: Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan.

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opretten voor de paai in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorziet ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmatériau, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorziet dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijke ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verdienen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwaart" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Koninkswessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakpoordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wandelaarper zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor

om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Niet alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Besloten schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dorpse schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik betreur dat de voordragende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpassbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende zoekken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (reel) watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de benodigde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitruilend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de raadsdelingsplan zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - geldt op de flexibele bestemmingsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bestemdigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging kadasterweg 59 v/hanawerdi in de huidige vorm niet goed te keuren. De voordragende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert

een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

NDSP1 3500CE200

24 JUL 2015

Gemeente Utrecht
Ingecomen d.d.

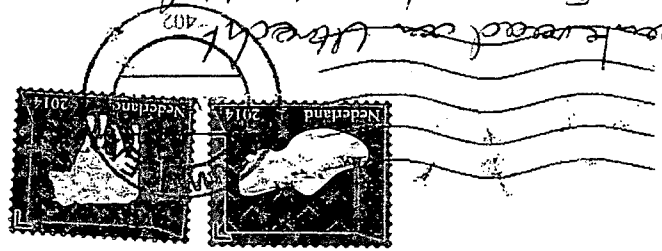
3500 CE Utrecht

Postbus 16200

Tau Pit Meijer

ofl. Gebiedsontwikkeling

Ruimtelijke & Economische Activiteit



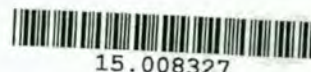
24 JUL 2015

Gemeente Utrecht
Ingecomen d.d.

24 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijke ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

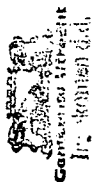
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

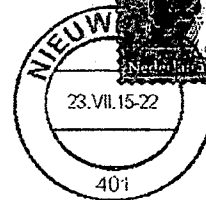
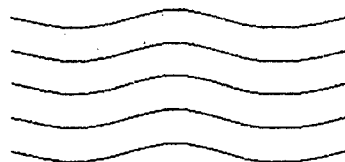
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet. ~



24 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdel. Gebiedsontwikkeling
Tav. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N1255 3500CE200

106



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Verzonden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmatériau, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

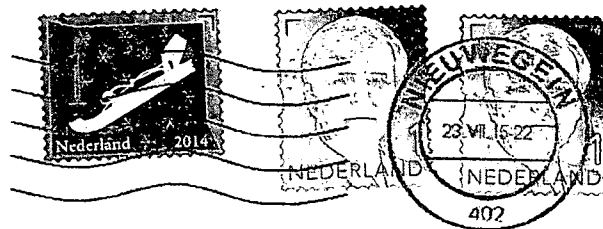
Met vriendelijke gr

Lid ARP Viking

11
11-11-11
11-11-11

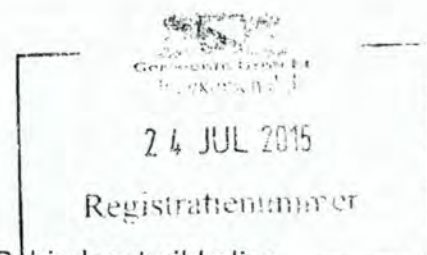


24 JUL 2015



Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en EC Ontw. afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

ARV 1/14/99
p/a



De gemeenteraad van Utrecht
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
 Postbus 16200
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.
Wethouder 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken-genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

LID L.R.V. Viking

% door vakantie!

3500 CE Utrecht

POSTBUS 16200

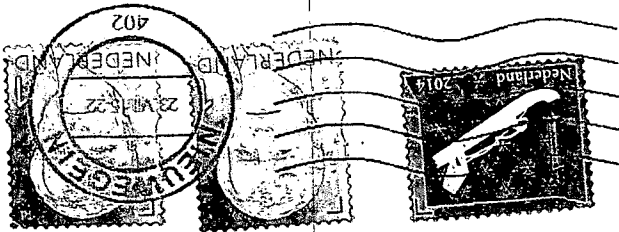
aan de heer P.H. MEIJER

Ruimtelijke en Ec. Ontw. ovd. gebiedsoverheidsorganisatie

aan de gemeenteraad van Utrecht

24 JUL 2015

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.



URV Viking

100P

De gemeenteraad van Utrecht
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
 Postbus 16200
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Verzonden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaai achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

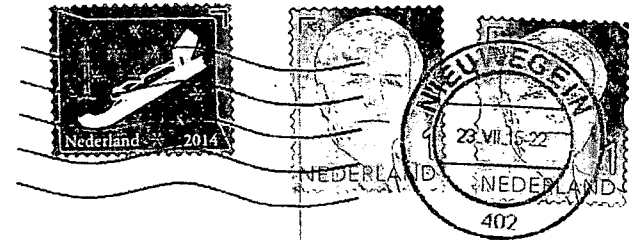
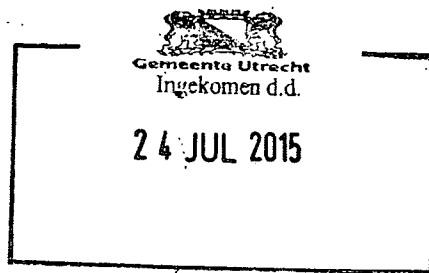
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke g

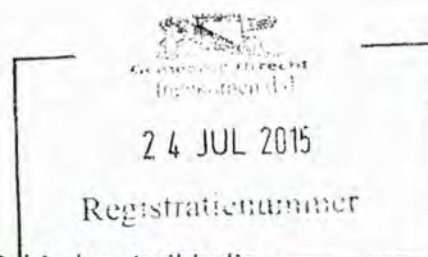
LID GAV VIKING

P. Heesters Vakantiek



Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Ec Ontw. afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v dhr P.H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV Viking
p/a



De gemeenteraad van Utrecht
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
 Postbus 16200
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Vronden 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roe)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

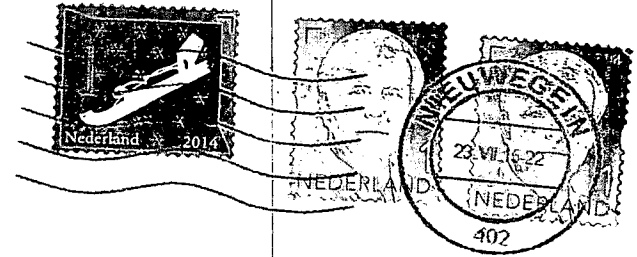
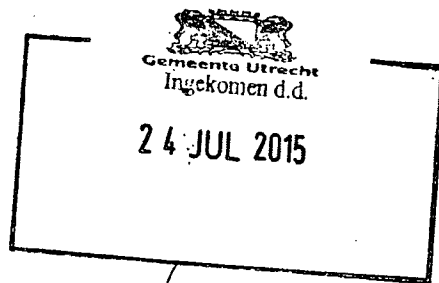
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke .

Lid URV Vrijling

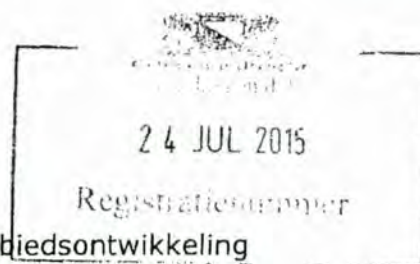
P/O Wegens Vrijling



Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Ec Ontw. afd. Gebiedsontwikkeling
t.a.v dhr P. H. MEIJER
POSTBUS 16200
3500 CE Utrecht

URV
p/a Viking

De gemeenteraad van Utrecht
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
 Postbus 16200
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Vkr zonder 22 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een ~~en~~ ander nader toe te lichten.

Met vriendelijk

LID LRU VIKING

% Wefms Vahantti

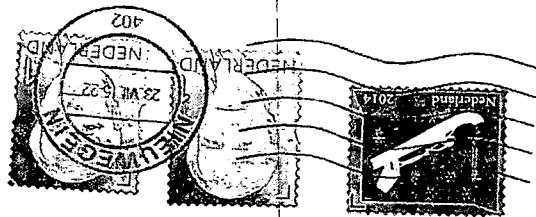
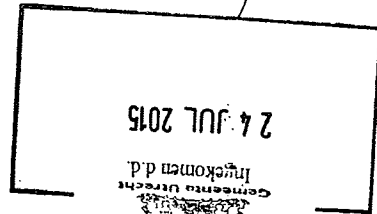
3500 CE Utrecht

Postbus 16200

ta van der P.H. MEIJER

Ruimtelijke & Ec. Ontw. ovd. Gebiedsontwikkeling

Van de Gemeenteraad van Utrecht



11. 11

APV 1/4 1/2
APV 1/4 1/2

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo . aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Genette unrent
Hd 1200
tau P.H. Meyer
Postbox 16200
3500 CE unrent

INTERNE KORRESPONDENTIE

07 laan 13		afg. Interne afdeling Interne			
311-11 #	PSA Vliegend Hertman	KOR			
30 1/1 RS	Wico Noorder BD	Vliegend Hertln. ED HRM Service desk.			
>	Beh. Int. Verz. M. van der Broek 1ste etage	Centrale Postkamer Ruvelaan 1			
	Jan Link BD Participatie 3 2de etage	REO S.K. t.a.v. P.H. Meyer			
3000	afg.				
7					



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



15.008450

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Onze zienswijze is als volgt: Wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen en de belangen van de woonarkbewoners onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal en voor nog meer overlast voor de woonarkbewoners.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

We lichten dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

We hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. We hebben bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

Als woonarkbewoners en als roeiers stemmen onze dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers van recreatiesloepen. Ook overschrijden zij veelvuldig de maximale vaarsnelheid. Gegeven deze feiten voorzien we een groot aantal ongelukken en hoge mate van overlast voor de woonarkbewoners. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en we maken daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening zijn de roeisport en de belangen van woonarkbewoners op het Merwedekanaal in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijebrug. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening-en-toename-recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maken wij ons zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van en bewoners op het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal (inclusief de roeiers en de woonarkbewoners) gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

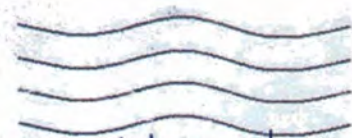
Wij benadrukken dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en de onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport en woonarkbewoners zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Wij merken in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat wij de gemeente aansprakelijk zullen stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel en woonarken en diens bewoners.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

N11FP 3500CE200



27 JUL 2015

114

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijsburg. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]

[adres]

[woonplaats]



P.H. Meijer
Ruimtelijke en Economische afdeling
Gebiedsontwikkeling

Postbus 16200
3500 CE Utrecht

5000CE200



De gemeenteraad van Utrecht
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
 Postbus 16200
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;

- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht

volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roe)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming

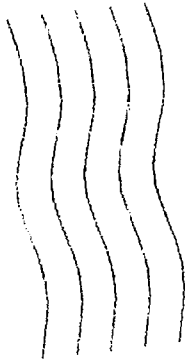
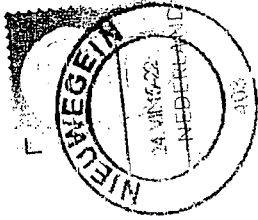
mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

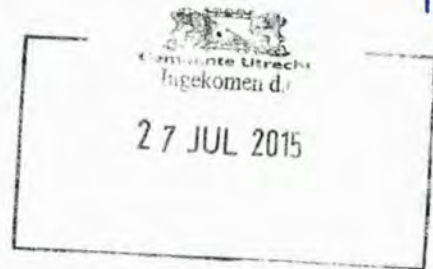


FRANKERING
GECONTROLEERD
U03 150724.003011

De Gemeenteraad van Utrecht
T.a.v. D.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

27 JUL 2015
Gedeponeerd bij de
Inzakekamer d.d.

NOVA 350003200



De gemeenteraad van Utrecht
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
 Postbus 16200
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

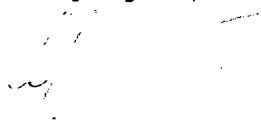
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

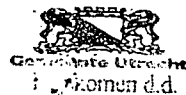
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

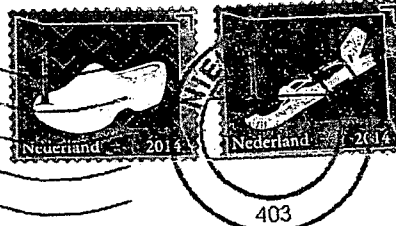
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





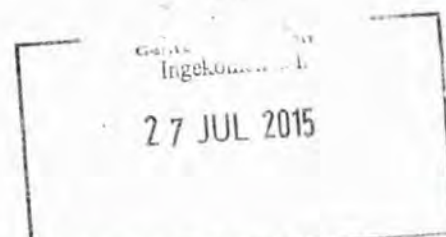
27 JUL 2015



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Geschiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

N11FP 3500CE200



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

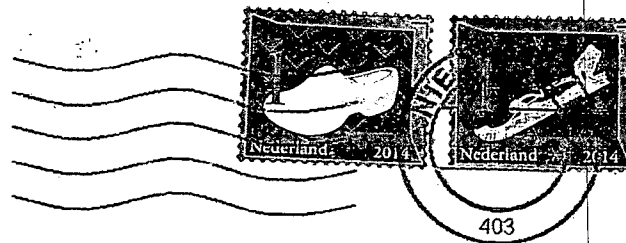
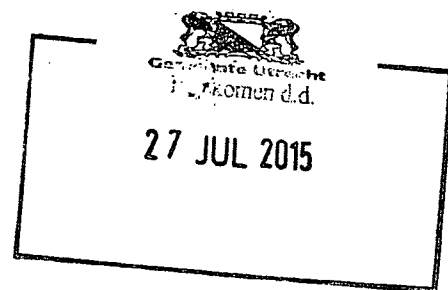
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
afdeling Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16 200

3500 CE UTRECHT

N11FP 3500CE200



15.008458

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmaterial, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

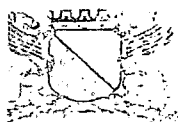
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland niet ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

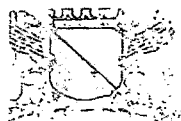
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naan..

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

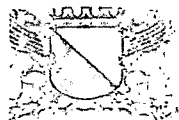
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

§ 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

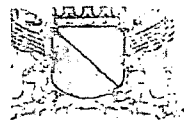
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

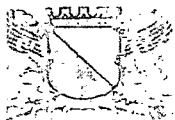
Met vriendelijke groet,

Naam: _____

Adres: _____

Postcode: _____

Handwritten signature and initials.



Gemeente Utrecht

§ 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P. H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

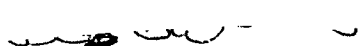
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: 

Adres:

Postcode: 

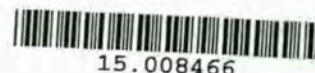




Gemeente Utrecht

5 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

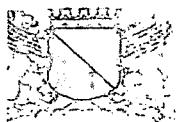
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: 

Adres: 

Postcode: 



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

120



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaai achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening ~~alcoholhoudende dranken genuttigd hebben.~~ Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

X A /

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: _____
Adres: _____
Postcode: _____



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken-schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiileitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

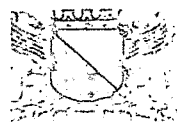
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



15.008469

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

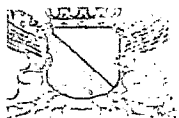
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres

Postcode



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

2

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: _____
Adres: _____
Postcode: _____



Gemeente Utrecht

, 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roëiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken-schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:

rente Utrecht



s 2423, 3500 CK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: _____

Adres: _____

Postcode: _____



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in 'het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijke ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P. H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



135

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken toehen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

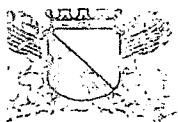
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



15.008475

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

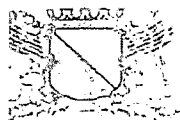
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P. H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

137



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven van noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen; in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



15.008481

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peiktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

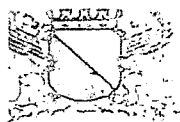
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

139



15.008482

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

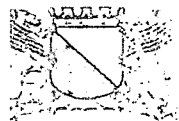
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

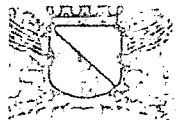
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



15.008484

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

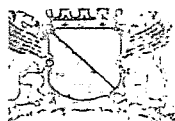
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

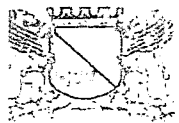
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

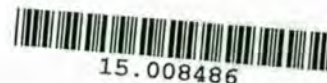
Postcode:



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres.

Postcode:



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaar achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roe)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

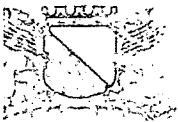
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naar: _____

Adres: _____

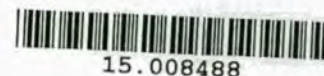
Postcode _____



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

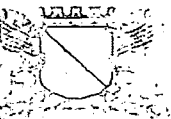
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

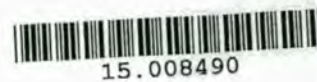
Naam: ..
Adres: ..
Postcode: ..



Gemeente Utrecht

2423, 3500 CK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam.

Adre

Postcode:

jeente Utrecht

s 2423, 3500 CK Utrecht



Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roe)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roe)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

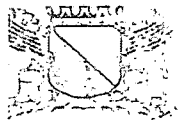
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Na:
Ad:
Postcc:



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



15.008495

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

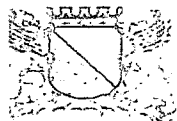
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roe)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

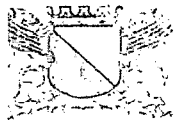
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaar achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

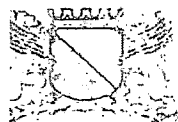
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres:

Postcod...



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling
afd. gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling
T.a.v. P.H. Meijer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
 - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
 - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
 - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
 - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naar
Adre
Postco.