282

15.008594

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

283

15.008595

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

284

15.008596

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

285

15.008597

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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.

<u>Horecavoorziening en toename recreatievaart</u>
In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

286

15.008598

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

287

15.008599

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

288

15.008600

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

289

15.008601

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 va 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

2go

15.008602

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

291

15.008603

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

292

15.008604

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

293

15.008605

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

294

15.008606

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

295

15.008607

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

296

15.008608

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

297

15.008609

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

2gD

15.008610

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

299

15.008611

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

300

15.008614

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

15.008615

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

302

15.008613

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

303

15.008612

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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 Balijeburg. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal 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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

28 JUL 2015

304

15.008757

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 sinds 1973 van
U.R.V. Viking.

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

Gemeente Utrecht
15.008758
28 JUL 2015
305

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 URU Viking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15.008759

28 JUL 2015

306

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

Eid UKV. Vilung.

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

307

15.008760

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gemeente Utrecht
Inv.-Comm.
15.008761

28 JUL 2015

30 P

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 UAV Viking)

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gem. Utrecht
Inkom.
15.008762
28 JUL 2015
309

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,

Op19 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 in 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 roeivereningen 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 wedstrijdmateriaal, 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 zijn 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 overstijgen;
- 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, met andere woorden 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 Merwerdekanaal 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; 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 van URV Viking te Utrecht

heente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gemeente Utrecht
Ter kennisgeving
15.008763
28 JUL 2015
310

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15.008764

311

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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,

(al 43 jaar lid KRVIKING!)

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

Gemeente Utrecht
Ingekomen stukken
28 JUL 2015
15.008765
312

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 URO Oiking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

313

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d. 28 JUL 2015
15.008766

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,

Op19 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 roeivereningen 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 roelboten, 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

314

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008767
28 JUL 2015

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

315

Gemeente Utrecht
Ingekomen stuk
15.008768

28 JUL 2015

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

316

28 JUL 2015

15.008769

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

317

28 JUL 2015

Gemeente Utrecht
Inkomend d.d.

15.008770

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

318

28 JUL 2015

15.008771

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

319

28 JUL 2015

15.008772

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

320

28 JUL 2015

15.008773

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

321

28 JUL 2015

15.008774

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

322
28 JUL 2015

15.008775

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

323
28 JUL 2015

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008776

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

324

Gemeente Utrecht
Inkomend d.d.
15.008777

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

325

28 JUL 2015

15.008778

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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, 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

326

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
15.008779

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: Reo

327

28 JUL 2015

15.008780

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 aansluitpiek 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

328

28 JUL 2015

15.008781

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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, 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

329

15.008782

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

heente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

330

28 JUL 2015

15.008783

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 Utrecht

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

331

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

15.008784

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 URO Diking

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

28 JUL 2015

15.008785

332

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 URO Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

28 JUL 2015

15.008786

333

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 URO Viking

heente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

28 JUL 2015

15.008787

334

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 GRV Viking Utrecht

neente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

20 JUL 2015

15.008788

335

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 .

Sinds jaar en dag
Viking-lid!

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

28 JUL 2015

15.008789

336

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 noolt 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 Merwerdekanaal 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 URJ Viking

heente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15.008790

337

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

Sinds 1972 lid van URV Viking

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

28 JUL 2015

15.008791

330

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,

Op19 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 roeivereningen 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 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 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 Merwerdekanaal 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,

van
roeivereniging
„Viking" te
Utrecht

Naam :
Adres :
Woonplaats :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15.008792

339

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,

Op19 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 roeivereningen 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:

* als lid van URV VIKING

- 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 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 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 Merwerdekanaal 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 :

ıeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. meijer

AFD: REO

15.008616

340

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, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op19 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 roeivereningen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

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. Dat 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 wel zorgen over 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 Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Plan Wilhelminawerf
Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar 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.
De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven 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

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 verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,