



## **Bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten**

**Toelichting**

**Gemeente Amersfoort**  
Postbus 4000  
3800 EA Amersfoort  
Bezoekadres: Stadhuisplein 1  
3811 LM Amersfoort  
Telefoon (033) 469 51 11  
Fax (033) 461 07 10  
E-mail: [info\\_gemeente@amersfoort.nl](mailto:info_gemeente@amersfoort.nl)

*26 april 2011*

# TOELICHTING

**Kenmerk: # 3664600**

*Bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten*

*26 april 2011*

## INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. INLEIDING.....	4
1.1. Algemeen .....	4
1.2 Ligging en begrenzing van het plan .....	7
1.3 Vigerende bestemmingsplannen .....	8
2. BELEIDSKADER .....	10
2.1 Rijksbeleid .....	10
2.2 Provinciaal beleid .....	10
2.3 Gemeentelijk beleid.....	13
3 STEDENBOUWKUNDIGE ASPECTEN.....	15
4 MILIEUASPECTEN EN OVERIGE ASPECTEN .....	16
4.1 Inleiding.....	16
4.2 Archeologie .....	16
4.3 Cultuurhistorie .....	18
4.4 Natuur- en landschap (incl.EHS) .....	18
4.5 Flora en Fauna / Ecologie.....	19
4.6 Water.....	20
4.7 Bedrijven en Milieuzonering .....	21
4.8 Geluid.....	24
4.9 Luchtkwaliteit.....	25
4.10 Bodem.....	26
4.11 Externe veiligheid.....	26
4.12 Verkeer en parkeren .....	28
5 TOELICHTING OP VERBEELDING EN REGELS.....	30
5.1 Algemeen.....	30
5.2 De verschillende bestemmingen.....	30
5.3 Algemene regels .....	32
5.4 Overgangs- en slotbepalingen .....	32
6 UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN .....	33
6.1 Resultaten /klankbord .....	33
6.2 Resultaten vooroverleg .....	33
6.3 Vaststellingsprocedure.....	37
6.4 Economische uitvoerbaarheid: Grondexploitatie .....	37
6.5 Handhaving van het plan .....	39

## 1. INLEIDING

### 1.1. Algemeen

#### Inleiding

Het voorliggend bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten heeft betrekking op de juridisch planologische regeling van ligplaatsen voor woonboten aan de Havenweg en De Schans in Amersfoort. Onderhavig onderwerp speelt al tientallen jaren en er zijn in die afgelopen jaren vele (bestuurlijke) pogingen geweest om tot een concrete besluitvorming te komen. Alvorens een weergave te geven van de woonbotengeschiedenis zal allereerst de huidige feitelijke situatie worden beschreven.

#### De huidige feitelijke situatie van de woonboten

De huidige feitelijke situatie van ligplaatsen voor woonboten in Amersfoort bestaat al tientallen jaren en wordt hieronder schematisch weergegeven.

Naam	Komt van	Gaat naar
De heer E.R.L. D.	Neonweg 38	Havenweg
Fam. D.P. van D.	Neonweg 40	Havenweg
Fam. N.W.G. B.	Neonweg 42	Uitkoop
Fam A. van R.	Neonweg 44	Havenweg
Fam. H.R. van D.	Neonweg 46	Uitkoop
De heer W. B.	Neonweg 48	Havenweg
Fam. J.D. V.	Insteekhaven	Havenweg
Fam. N.R.G. K.	Insteekhaven	Havenweg
De heer D. van M.	Insteekhaven	Laak
De heer J.W. B.	Havenweg 33	Havenweg
Fam. M.W. M.	Havenweg 58	Havenweg
Fam. De H.	De Schans 4	De Schans
Fam. P.J. van der Z.	De Schans 6	De Schans
Fam. J.J. R.	De Schans 8	De Schans
Mevrouw D.	De Schans 10	De Schans
Fam. F.W. van I.	Kleine Koppel	Havenweg

#### Woonbotenhistorie

##### *Locatieonderzoek*

In een eerdere fase van de verplaatsingsopgave van woonboten zijn diverse mogelijke locaties beoordeeld (2003/2004). Naast de Eem is ook naar de mogelijkheden op het Valleikanaal en de Laak gekeken.

Het Valleikanaal is afgefallen in verband met onder meer het ontbreken van een open water verbinding (stuw) en de aanleg van natuurvriendelijke oevers. De Ringwegzijde van het Valleikanaal valt af in verband met wegverkeerslawaai en slechte bereikbaarheid.

De Laak viel destijds af als locatie vanwege het ontbreken van een open waterverbinding en onvoldoende helderheid over het profiel (verbreding), de verenigbaarheid met wonen aan het water en het ontwikkelen van recreatieve functies. Deze locatie is recentelijk echter geschikt gebleken voor ligplaatsen voor woonarken.

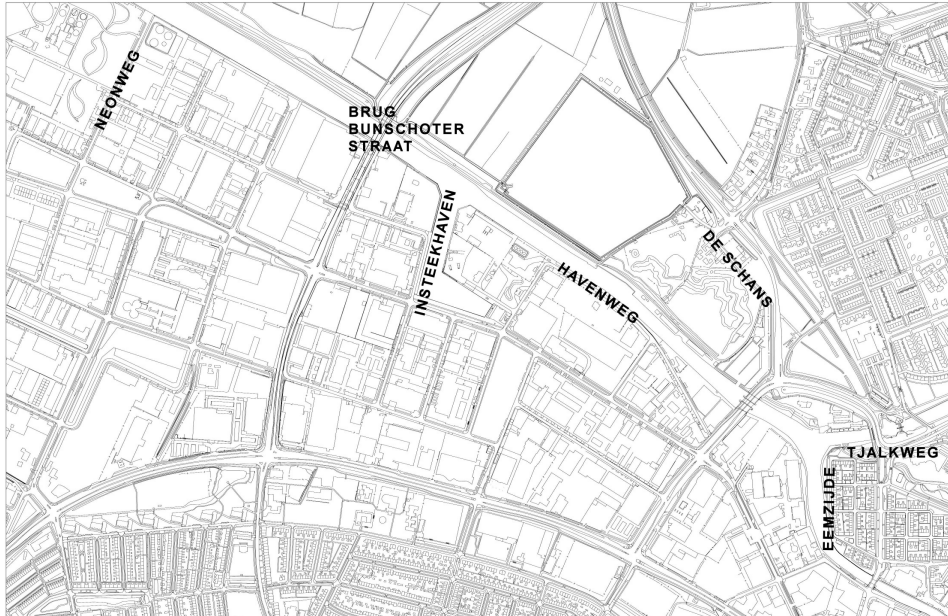
Het locatieonderzoek spitste zich destijds toe op de Eem. Leidend daarin waren de door DHV in kaart gebrachte milieuaspecten geluid, veiligheid, stof en stank. Locaties die op grond van milieuaspecten in aanmerking kwamen voor ligplaatsen zijn nader beoordeeld op beschikbaarheid, bereikbaarheid, type en omvang van de locatie, ecologie, civieltechnische mogelijkheden en toekomstpotenties van de locatie.

Als meest kansrijke locaties kwamen de Havenweg en de Schans naar voren. Ook de Eemzijde/Tjalkweg (wijk Koppel) werden als potentiële ligplaats voorgesteld. De Neonweg en opties ter weerszijden van de brug Bunschoterstraat vielen in dit onderzoek af.

De Neonweg als gevolg van veiligheidsrisico's van het bedrijf Smit & Zoon en de min of meer geïsoleerde ligging.

Naar aanleiding van de inspraak en juridisch advies blijkt dat de huidige ligplaatsen aan de Neonweg niet planologisch kunnen worden ingepast (zie hiervoor de paragraaf over de externe veiligheid). Aan weerszijden van de brug Bunschoterstraat is er een probleem met wegverkeerslawaai van de Bunschoterstraat. De locatie Eemzijde werd door weerstand van omwonenden in principe niet langer als ligplaatslocatie gezien.

*Kaart: verschillende locaties*



#### *Herstructureringsplan 2004*

In april 2004 is door de raad het herstructureringsplan IJssel vastgesteld. In het kader van het Herstructureringsplan IJssel is o.a. ook het vraagstuk over de locatie van de woonboten behandeld. Woonfuncties kunnen in meer of mindere mate beperkingen opleggen aan de te vergunnen milieuruimte aan nabijgelegen bedrijven. Of en in welke mate daar sprake van is, is onder andere afhankelijk van de aard van het bedrijf en de afstand tot de woonboten. Op basis van het Herstructureringsplan IJssel (2004) ging het beleid uit van de verplaatsing van de woonboten aan de Neonweg en in de Insteekhaven naar de locaties Havenweg, Schans en Eemzijde.

Uit nader onderzoek kwam naar voren dat de aanwezigheid van de woonboten in de Eem een geringere beperking voor de bedrijven op IJssel met zich meebrengt dan oorspronkelijk werd verondersteld. Dit door het realiseren van een aangepaste ligplaatsindeling en het verplaatsen van een aantal woonboten. Daarnaast is de locatie aan de Eemzijde afgefallen omdat de ligplaatsen aan de Neonweg gehandhaafd zouden blijven.

#### *Principebesluit*

Het college van B&W heeft op 21 november 2006 een principebesluit genomen over de locaties voor de woonboten. Hierbij is besloten om de 6 ligplaatsen aan de Neonweg te behouden, de ligplaatsen in de Insteekhaven op te heffen, 3 tot 4 ligplaatsen aan de Schans te behouden en eveneens 3 tot 4 ligplaatsen extra te realiseren aan de Havenweg naast de bestaande 3 ligplaatsen (ten behoeve van de verplaatsing van de woonboten aan de Insteekhaven en eventueel aan de Schans).

Tevens werd onder andere besloten om de noodzakelijke planologische procedure te voeren, ex artikel 19, lid 1 WRO, om het besluit te formaliseren (inclusief onder meer de te stellen eisen aan omvang en inrichting van ligplaatsen).

Op 16 oktober 2007 is vervolgens het voornemen om vrijstelling (artikel 19 WRO) te verlenen vrijgegeven voor inspraak. Het college heeft op 7 mei 2008 besloten de raad voor te stellen de vrijstellingsprocedure op te starten. Het besluit had inmiddels betrekking op 16 ligplaatsen, te weten:

- 9 aan de Havenweg (1 woonlaag toegestaan i.v.m. milieucontouren)
- 4 aan de Schans (2 woonlagen toegestaan)
- Geen ligplaatsen aan de Neonweg (6 woonboten verplaatsen)
- De drie resterende plaatsen zouden in de Laak in deelgebied Vathorst 2b worden gerealiseerd

De gemeenteraad van Amersfoort heeft vervolgens op 27 mei 2008 een amendement aangenomen waarbij het college werd verzocht een onafhankelijke bemiddelaar in te zetten die een voor alle betrokkenen acceptabele eindsituatie in beeld brengt. De onafhankelijke bemiddelaar heeft uiteindelijk een 'eindadvies bemiddelingsproces project woonschepen' opgesteld. De gemeenteraad van Amersfoort heeft op 26 januari 2010 ingestemd met deel 3 van het compromisvoorstel van de bemiddelaar. Genoemd voorstel houdt o.a. in dat er aan de Havenweg 10 en aan de Schans 4 ligplaatsen positief zullen worden bestemd.

#### Uitkomst bemiddelingsvoorstel

Op 26 januari 2010 heeft de gemeenteraad besloten om conform het compromisvoorstel te besluiten:

1. aan de Havenweg 10 ligplaatsen aan te wijzen en in te richten;
2. aan de Schans 4 ligplaatsen aan te wijzen en in te richten;
3. de bovengenoemde ligplaatsen positief te bestemmen in het bestemmingsplan de Isselt en bestemmingsplan Maatweg (indien de voorbereiding van deze bestemmingsplannen vertraagt, worden "postzegel"bestemmingsplannen opgesteld);
4. de 6 ligplaatsen aan de Neonweg te verwijderen en weg te bestemmen;
5. in de Laak (deelgebied Vathorst, Laak 2B) op termijn 5 ligplaatsen te realiseren en te bestemmen in bestemmingsplan Vathorst;
6. twee woonboten uit te kopen;
7. als liggeld het tarief € 500,- + € 10 per strekkende meter per jaar te hanteren (jaarlijkse indexering)
8. als individueel huurcontract het model van de gemeente Amersfoort te hanteren + de aanvullingen zoals vermeld in het bemiddelingsvoorstel;
9. voor 10 bewoners een eenmalige vergoeding beschikbaar te stellen zoals vermeld in het bemiddelingsvoorstel.

#### 1.1.1. Doel van het bestemmingsplan

Het voorliggend bestemmingsplan heeft als doel om de juridisch-planologische basis te verschaffen voor 10 ligplaatsen voor woonboten aan de Havenweg en 4 ligplaatsen voor woonboten aan de Schans.

#### 1.1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding gegeven en komen de ligging en begrenzing van het plan en de vigerende bestemmingsplannen aan de orde. Het rijks-, provinciaal-, en gemeentelijk beleid wordt in hoofdstuk 2 beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de stedenbouwkundige aspecten. De milieuaspecten zijn opgenomen in hoofdstuk 4. De toelichting op de verschillende bestemmingen en de voorschriften is te vinden in hoofdstuk 5. Tot slot komt in hoofdstuk 6 de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan de orde.

## 1.2 Ligging en begrenzing van het plan

De Havenweg ligt op het Bedrijventerrein Isselt welke gelegen is aan de westzijde van de gemeente Amersfoort, ten noorden van de woonwijk Soesterkwartier en ten zuiden van de Eem. De Schans ligt schuin tegenover de Havenweg aan de andere zijde van de Eem.

*Kaart: ligging plangebied in groter verband.*



De plangrens van het bestemmingsplan is aan de Havenweg afgestemd op de grens van de in het water en op de kade benodigde ruimte voor de ligplaatsen voor woonboten met bijbehorende ruimte voor o.a. parkeerplaatsen, tuinen, bergingen en geluidsscherm. De plangrens aan de Schans is afgestemd op de benodigde ruimte op het water. De bijbehorende ruimte op de oeverzijde voor tuin e.d. wordt meegenomen in de planherziening van het bestemmingsplan Maatweg.

Luchtfoto plangebied:



### 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Onderhavige ligplaatsen voor de woonboten en de bijbehorende oever aan de Havenweg vallen in het vigerende plan "Herziening uitbreidingsplan in onderdelen "Soesterkwartier", goedgekeurd door GS op 20 juni 1966 (zie plaatje met vigerende bestemmingsplannen).

Betreffende gronden hebben de bestemming "Water" en "Plantsoenen" en "Wegen met aanduiding voetpad". Op de gronden met de bestemming Plantsoenen en Water mogen slechts gebouwen worden opgericht welke verband houden met de aan de grond gegeven bestemming. Op de gronden met de bestemming Wegen kunnen burgemeester en wethouders vergunning verlenen voor slechts kleine niet voor bewoning bestemde gebouwen van openbaar nut als telefooncellen, wachthuisjes voor verkeersdiensten en dergelijke. Binnen genoemde bestemmingen is het realiseren van ligplaatsen voor woonboten met bijbehorende tuinen, parkeerplaatsen, bergingen en geluidschermen niet mogelijk.

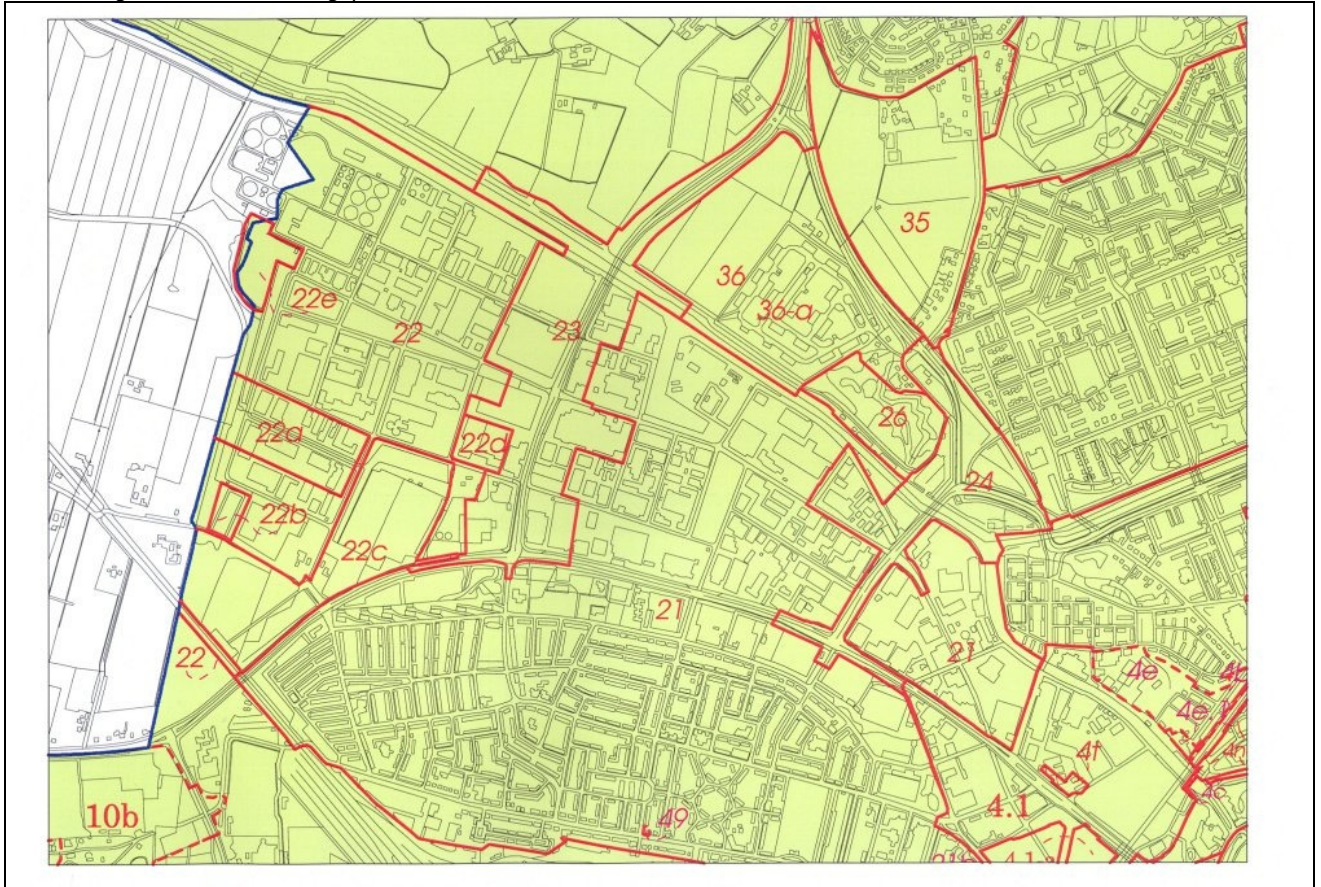
De locaties voor de woonboten aan de Schans vallen in het bestemmingsplan Buitengebied I (blad Zuid), herziening ex art. 30 van de WRO (vastgesteld door de raad op 29 september 1992 en goedgekeurd door GS op 27 april 1993). Genoemde locaties hebben daarin de bestemming "WKN", waterstaatsdoeleinden, tevens gebied met cultuurhistorische, landschappelijke en/of natuurwetenschappelijke waarde en de bestemming "Water".

Ingevolge artikel 16 van genoemde herziening zijn de gronden, op de kaart aangewezen voor doeleinden van openbaar nut, categorie WKN, bestemd voor: a. waterstaatsdoeleinden, daaronder begrepen de waterhuishouding, het verkeer te water en de aanleg, het onderhoud en de verbetering van de hoofdwaterkering; b. gebied van cultuurhistorische, landschappelijk en/of natuurwetenschappelijk waarde.

Ingevolge lid 2 mogen op of in de gronden geen gebouwen worden gebouwd, uitsluitend andere bouwwerken welke noodzakelijk zijn voor de waterbeheersing.



Kaart: vigerende bestemmingsplannen.



## 2. BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de inhoud van het ruimtelijk relevante beleid voor het bestemmingsplan “Ligplaatsen voor woonboten” op rijks- provinciaal- en gemeentelijk niveau. Dit beleid vormt het kader van toetsing van de huidige situatie en nieuwe ontwikkeling. Het beschreven beleidskader is daarmee een van de belangrijkste bouwstenen voor de visie op het plangebied en de opzet voor de juridische regelingen.

### 2.1 Rijksbeleid

#### De Nota Ruimte

In de Nota Ruimte (april 2004) zijn deel 3 van de Vijfde Nota en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte geïntegreerd. Algemene uitgangspunten van de nota Ruimte zijn: ontwikkelingsplanologie, decentralisatie, deregulering en uitvoeringsgerichtheid. Het nationale ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. In het beleid en de uitvoering daarvan is het van belang dat er een goede koppeling en bundeling plaatsvindt tussen verstedelijking, economie, infrastructuur, groen, recreatie, natuur, milieu en veiligheid.

Onderhavig bestemmingsplan ligplaatsen voor woonboten past in bovengenoemd rijksbeleid.

Sinds 1918 is de Wet woonwagens en woonschepen van kracht, momenteel is de werking daarvan teruggebracht tot één artikel, artikel 31, inhoudende dat iedere gemeente bevoegd is ligplaatsen voor woonboten aan te wijzen.

In 1991 werd, tegelijk met grote delen van de Woonschepenwet, het Reglement op woonwagens en woonschepen ingetrokken. Dit bevatte summiere voorschriften waaraan inrichting en constructie van woonschepen moeten voldoen. De vereiste woonvergunning werd eveneens geschrapt. Sindsdien zijn er – afgezien van het genoemde artikel 31 – dus geen landelijke voorschriften meer voor woonboten. Het rijk achtte nieuwe regelgeving niet nodig en onmogelijk te formuleren, met als gevolg dat steeds meer gemeenten en provincies eigen regelgeving hebben opgesteld.

#### Milieuwetgeving

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen zal diverse milieuwet- en regelgeving van toepassing zijn. De Wet milieubeheer, de Flora- en faunawet, het Besluit externe veiligheid en Europese en Nationale waterplannen etc. kunnen van invloed zijn op de beoogde ontwikkeling. Deze aspecten zullen in hoofdstuk 4 nader worden toegelicht.

### 2.2 Provinciaal beleid

Bij het provinciale beleid is met name de Ruimtelijke Structuurvisie Provincie Utrecht van belang. Deze structuurvisie is ontstaan door een beleidsneutrale omzetting van het streekplan 2005-2015 van de provincie Utrecht. Deze omzetting vond plaats op 1 juli 2008. Provinciale Staten hebben hiervoor de “Beleidslijn nieuwe Wro” vastgesteld op 23 juni 2008.

In de structuurvisie worden verschillende ruimtelijke functies afgewogen en keuzen bepaald. Ook worden bestemmings- en bouwplannen van gemeenten aan de structuurvisie getoetst.

Binnen de structuurvisie vormen de begrippen kwaliteit, uitvoering en samenwerking gezamenlijk de rode draad. Er is een grote behoefte aan woningen en bedrijventerreinen. Ruimte hiervoor moet zoveel mogelijk worden gezocht binnen de huidige verstedelijking (inbreiden). In totaal is er ruimte gereserveerd voor 72.000 nieuwe woningen in de structuurvisie. Voor bedrijventerreinen is er ongeveer 100 ha aan ruimte gereserveerd. In de structuurvisie zijn ook de bebouwingscontouren van de gemeenten precies vastgelegd en op kaarten aangegeven. Daarbinnen mag worden gebouwd; daarbuiten niet.

Kaart: Streekplan Utrecht.

*De rode contouren*

Onderhavig bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonschepen valt binnen het stedelijk gebied en ligt binnen de rode bebouwingscontour (zie hiervoor kaart Streekplan Utrecht). De paarse kleur geeft bedrijventerreinen en kantoorlocaties aan.

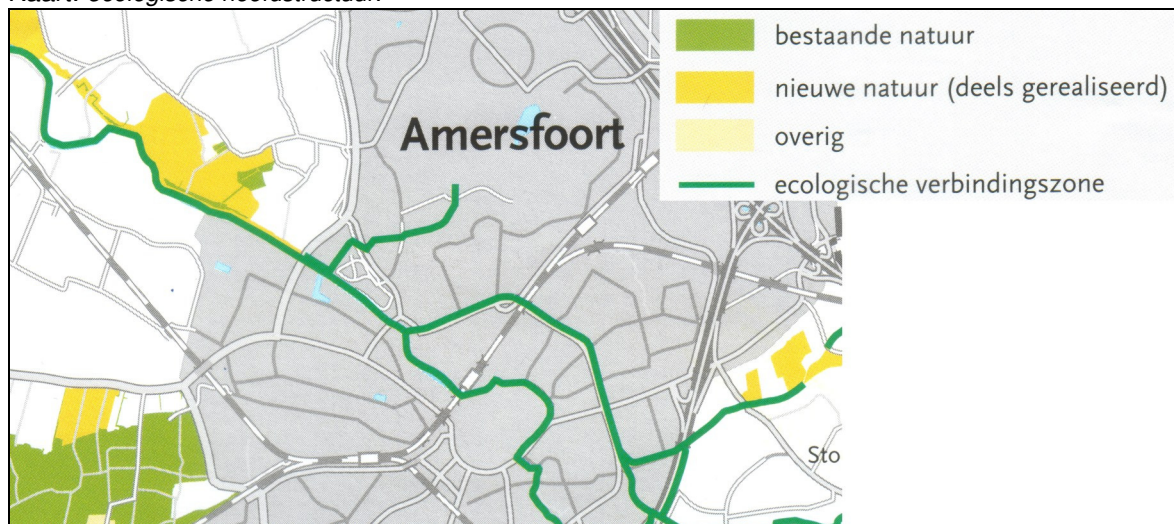
In de Structuurvisie is het volgende opgenomen ten aanzien van woonschepen:

Woonschepen zijn een geaccepteerde vorm van huisvesting. Binnen het stedelijk gebied zijn woonschepen dan ook aanvaardbaar. Nieuwe ligplaatsen moeten goed bereikbaar zijn en aansluitmogelijkheden op nutsvoorzieningen zijn gewenst. Voor woonschepen in het landelijk gebied wordt een terughoudend beleid gevoerd.

*De Ecologische Hoofdstructuur (EHS)*

Wat betreft de natuur wordt in algemene zin gekozen voor “natuur voor mensen, mensen voor natuur” (toegankelijke natuur, zeker rond stedelijke concentraties). Maar ook ecologie is belangrijk. Bij de Structuurvisie hoort de kaart “Gebieden binnen groene contouren”.

Kaart: ecologische hoofdstructuur.



De EHS heeft in de Structuurvisie een zogenaamde groene contour gekregen. De grenzen van de EHS zijn daarbij bijna volledig overgenomen uit de natuurgebiedplannen (hier Natuurgebiedplan Eemland). Op deze kaart zijn voor het plangebied Maatweg twee ecologische verbindingzones aangegeven: langs de Eem en het Valleikanaal en vanaf de Eem naar Park Schothorst. Deze ecologische verbindingzones zijn alleen als een lijn op de streekplankaart aangegeven (zie kaart: ecologische hoofdstructuur).

Nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen en in de nabijheid van gebieden die binnen de groene contour vallen en die per saldo significant negatieve gevolgen hebben voor de te behouden waarden en kenmerken, zijn niet toegestaan, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang (het “nee, tenzij” principe). Op basis van een afweging tussen het te beschermen belang en het met het plan of project gemoeide belang wordt al dan niet toestemming verleend door de provincie. Wordt een plan of project na afweging van belangen toch toegestaan, dan moet een besluit worden genomen over mitigerende (mitigeren is verzachten of verlichten) en compenserende maatregelen (het zogenaamde compensatiebeginsel). Als de mitigerende maatregelen onvoldoende zijn, moeten compenserende maatregelen worden getroffen: maatregelen waarmee nieuwe waarden worden gecreëerd die vergelijkbaar zijn (in kwantiteit of kwaliteit) met de verloren gegane waarden.

Onderhavige plangrens aan de Schans is afgestemd op de benodigde ruimte op het water. Zoals eerder aangegeven wordt de bijbehorende ruimte op de oeverzijde voor tuin e.d. meegenomen in de planherziening van het bestemmingsplan Maatweg.

#### *Provinciale Ruimtelijke Verordening*

Onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening behoefde het bestemmingsplan na vaststelling goedkeuring van gedeputeerde staten. Het Streekplan en Handleiding vormden hierbij het toetsingskader. De nieuwe Wro kent de figuur van goedkeuring niet meer. Ter borging en doorwerking van het provinciaal belang kan de provincie een verordening vaststellen: kaderstelling vooraf. De figuur van verordening is nieuw in de ruimtelijke ordening. Maar de inhoud van de Utrechtse verordening is in die zin niet nieuw. De verordening is namelijk gebaseerd op het Wro-proof gemaakte Streekplan (Beleidslijn nieuwe Wro) en de Wro-proof gemaakte Handleiding (Uitvoering Beleidslijn nieuwe Wro).

De Provinciale Ruimtelijke Verordening is op 21 september 2009 vastgesteld door Provinciale Staten en in werking getreden op 24 december 2009.

In bovengenoemde Uitvoerings beleidslijn wordt voor het provinciale beleid voor woonschepen verwezen naar de Notitie Woonschepenbeleid 2002 – 2012, vastgesteld door provinciale staten op 7 oktober 2002. De juridische vormgeving vond plaats in de wijziging van de verordening bescherming natuur en landschap (VNL) van dezelfde datum. Het beleid is erop gericht om woonschepen en hun ligplaatsen in een bestemmingsplan te regelen. Afhankelijk van de ruimtelijke aanvaardbaarheid kan dit door middel van een positieve bestemming, dan wel door het onder het overgangsrecht brengen van de ligplaats.

De VNL is van toepassing op het gedeelte van het grondgebied van de in de provincie Utrecht gelegen gemeenten dat zich bevindt *buiten* de grenzen van de bebouwde kom. Omdat er in het verleden geen goede regeling bestond voor de woonboten in Amersfoort is aan Gedeputeerde Staten van Utrecht verzocht om de VNL ook van toepassing te verklaren voor de Isselt.

Nu Amersfoort de woonboten opnemen in onderhavig bestemmingsplan hoeft de VNL niet meer van toepassing te zijn binnen de bebouwde kom. Verzocht is dan ook aan Gedeputeerde Staten om bij vaststelling van de nieuwe VNL dit te wijzigen.

Onderhavig bestemmingsplan ligplaatsen voor woonboten sluit aan op het provinciale beleid om ligplaatsen in een bestemmingsplan te regelen.

Het Provinciaal waterplan en het Waterbeheersplan Vallei en Eem wordt in paragraaf 4.6 nader toegelicht.

## 2.3 Gemeentelijk beleid

### 1. Gemeentelijk geluidbeleid

Woonboten zijn geen geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder is daarom niet van toepassing. Industrielawaai is echter wel een van de maatgevende milieuaspecten, die in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij dit plan wordt betrokken en afgewogen. Het gaat daarbij om het realiseren van een voldoende goed woon- en leefklimaat. De kaders hiervoor zijn gegeven in het gemeentelijk geluidbeleid. Samengevat is hierin aangegeven, dat voor de woonboten een geluidbelasting van maximaal 60 dB(A) nog acceptabel wordt geacht. In de milieuparagraaf is dit aspect verder uitgewerkt.

### 2. Herstructureringsplan Isselt.

Het integrale beleidskader voor het bestemmingsplan Isselt is het Herstructureringsplan 'Visie op Isselt', door de gemeenteraad 27 april 2004 vastgesteld. Anno 2010 vormt dit plan nog steeds het kader voor het bestemmingsplan, al zijn er op onderdelen beleidswijzigingen.

Uitgangspunt blijft dat Isselt primair is bedoeld voor productie-georiënteerde bedrijven. De aanduiding productiegeoriënteerd is een verzamelterm voor wat ook wel als traditionele bedrijvigheid kan worden omschreven. De term is geen afgebakende definitie, maar illustreert dat Isselt primair een bedrijventerrein is (waar hinder voor de omgeving kan ontstaan) en geen kantorenterrein of detailhandelsgebied (enkele kantoren en beperkte mate van detailhandel aanwezig).

In het herstructureringsplan Isselt wordt onderscheid gemaakt naar vier zones: Bedrijvenzone, Eemzone, Entreezone en Kop van Isselt.

### *Beleidswijzigingen ten opzichte van het herstructureringsplan Isselt.*

Een eerste wijziging ten opzichte van het herstructureringsplan in 2004 is dat de visie- en planvorming voor de transformatie van de Kop van Isselt eerder actueel is geworden. Destijds werd ingeschat dat de Kop van Isselt voor de komende tien jaar nog een lage dynamiek zou hebben en dat er voor dit gebied conserverend bestemd zou worden. Als gevolg van recente ontwikkelingen op enkele private kavels kan het transformatieproces naar een woon-werk gebied daar op korte termijn al beginnen. De Kop van Isselt is daarmee een apart projectgebied geworden waarvoor een zelfstandig bestemmingsplan gemaakt gaat worden.

Ook zijn er nu onderhavige wijzigingen in het woonschepenbeleid op Isselt. De in het herstructureringsplan genoemde locatie Eemzijde is niet langer in beeld voor woonschepen. Op de locatie Havenweg worden 10 ligplaatsen gecreëerd. De openbare laad- en loswal aan de Havenweg wordt verplaatst. De (toekomstige) milieuconsequenties voor de omringende bedrijven verschillen per geval en zijn meer gedetailleerd omschreven in de milieuparagraaf. Ongewijzigd is het beleid om de woonschepen aan de Neonweg en in de Insteekhaven te verplaatsen en de locatie Schans voor woonschepen te behouden.

### 3. Verordening Openbaar Water Amersfoort

Op het water is de APV van toepassing. De verwachting is dat in 2011 de Verordening Openbaar Water Amersfoort (VOWA) wordt vastgesteld. Op basis van de VOWA zal het verboden zijn om een ligplaats in te nemen met een woonboot zonder ligplaatsvergunning.

### 4. Pakketstudie VERDER

In de regionale samenwerking VERDER wordt gewerkt aan het ontwikkelen van een samenhangend pakket van verkeer- en vervoermaatregelen. Samenhangend in de zin van gebiedsgericht en een zo optimaal mogelijke combinatie van openbaar vervoer, fiets, auto en mobiliteitsmanagement. Doel van het pakket maatregelen is om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren en om een zo effectief en efficiënt mogelijk verkeer- en vervoersnetwerk te realiseren.

Op 22 september 2009 heeft de raad van Amersfoort ingestemd met het aanvullende pakket maatregelen van de pakketstudie VERDER. Dit betekent dat de raad heeft ingestemd met de verdere uitwerking van verschillende maatregelen. Eén van deze maatregelen is op de Isselt gelegen. Het gaat om de maatregel Blueport. De omschrijving voor deze maatregel is als volgt:

*Project Blueports (Amersfoort Isselt)*

Het wegennet in de provincie Utrecht is overbelast. Een substantieel deel hiervan is vrachtverkeer over de weg. Het gaat zowel om verkeer dat herkomst en bestemming buiten de provincie heeft (doorgaand verkeer) als verkeer met herkomst en/of bestemming in de provincie Utrecht.

Een instrument om (groei van) het goederenvervoer over de weg te beperken is het beter gebruik maken van binnenvaart. Het vervoer van bulkgoederen en containers biedt hierbij de beste kansen. Op termijn moet dit leiden tot een verdubbeling van het goederenvervoer over water. Dit betekent jaarlijks een vermindering van circa 300.000 vrachtautoritten in de provincie Utrecht. Naast minder vrachtverkeer (positief voor congestie en wegonderhoud), leidt dit ook tot een grotere veiligheid en minder emissie van stoffen en geluidsoverlast.

Eén van locaties die hierin een rol kan spelen is de laad- en loswal op de Isselt, ter hoogte van de Rioolwaterzuivering bij de Neonweg. Op deze plek liggen de 6 woonboten aan de Neonweg die wegbestemd worden.

*Laad en loskade*

Door de verplaatsing van zes woonboten naar de Havenweg zal de laad- en loskade, welke momenteel langs de Havenweg is gesitueerd, worden verplaatst naar de Insteekhaven. In het nieuwe bestemmingsplan voor Isselt zal de laad- en loskade in de Insteekhaven worden opgenomen.

### 3 STEDENBOUWKUNDIGE ASPECTEN

#### Inrichtingsplan Eemkade - Havenweg

Bij de inrichting van de kade langs de Havenweg wordt ernaar gestreefd een woonmilieu met afgeschermd tuinen te creëren voor de bewoners van de woonboten in de Eem. In totaal zijn er 10 ligplaatsen mogelijk.

Het aspect geluid speelt een grote rol bij de inrichting. Akoestisch onderzoek heeft uitgewezen dat een geluidwerend scherm van 2,5 meter ten opzichte van het huidige hart van de Havenweg noodzakelijk is om de gewenste ligplaatsen voor woonarken en –schepen te realiseren. Het geluidsscherm zal de kade opdelen in een openbaar en een privé gedeelte.

Een tweede aspect dat van invloed is op de inrichting van het gebied is de door het waterschap opgelegde waterkering die het niveau van 2,30m+NAP dient te krijgen. De waterkering mag niet onderbroken worden. De exacte ligging van de waterkering wordt nog nader bepaald.

#### *Privé kade*

De privé kade is ca. 4,5 meter diep en ligt over de hele lengte van de ligplaats. De kade krijgt een verdiepte ligging en wordt voorzien van een hellingbaan of een trap naar beneden. Door de verdiepte ligging en een transparante uitvoering van de bovenste rand van het geluidsscherm, wordt de lichttoetreding in de woonboten geoptimaliseerd. Iedere ligplaats wordt voorzien van een berging van maximaal 12 m<sup>2</sup> op eigen terrein. De bergingen worden gekoppeld geplaatst, op de erfgronden. De bewoners mogen zelf bepalen of zij hun privé kade een groene of een stenige inrichting willen geven.

#### *Openbare kade*

Aan de openbare zijde is het van belang dat het geluidsscherm geen aanleiding is tot een onaangenaam beeld dat een sociaal onveilige situatie oproept in de openbare ruimte. Het streven is een vriendelijk en afwisselend beeld te realiseren. Bergingen en toegangen zullen hiertoe een architectonische eenheid gaan vormen die het in potentie monotone geluidsscherm geleiden. Tegen het geluidsscherm aan komt tevens een groenstrook van ca. 0,9 meter breed, die het beeld zal verlevendigen. De groenstrook wordt ingeplant met bodembedekkende heesters en klimplanten die ook het geluidsscherm zullen begroeien. Verder worden op regelmatige afstand bomen van de 3<sup>e</sup> grootte in de strook aangeplant, die voor extra geleiding zorgen en het verblijfsklimaat in de openbare ruimte veraangenamen. Er wordt gekozen voor een kleine boom, zodat deze zo min mogelijk schaduw op de privé kades zullen werpen en in verband met de beperkte ruimte in de groenstrook. Langs de groenstrook komt een doorgaand trottoir van ca. 1,20 meter breed.

#### *Parkeren*

Parkeren wordt indien een zowel technisch als financieel haalbare oplossing mogelijk is op eigen terrein (privé kade) gerealiseerd. Indien dit niet mogelijk blijkt zal het parkeren voor de woonboten plaats gaan vinden in de groenstrook aan de ander zijde van de Havenweg.

#### *Opslagplaatsen*

Op het terrein ten westen van de kade worden 6 opslagplaatsen gecreëerd voor een aantal bewoners van woonboten op een nader te bepalen locatie. De locatie zal worden voorzien van een zeecontainer (als berging) en een vandaalbestendige omheining. De omheining wordt, evenals het geluidsscherm begroeid. De opslagplaats wordt voorzien van verharding.

## 4 MILIEUASPECTEN EN OVERIGE ASPECTEN

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de verschillende uitvoeringsaspecten aan de orde. Bij elk aspect wordt ingegaan op welke informatie bekend is en welke onderzoeken zijn uitgevoerd.

### 4.2 Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (als onderdeel van de Monumentenwet 1988) in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992) in de Nederlandse wetgeving opgenomen.

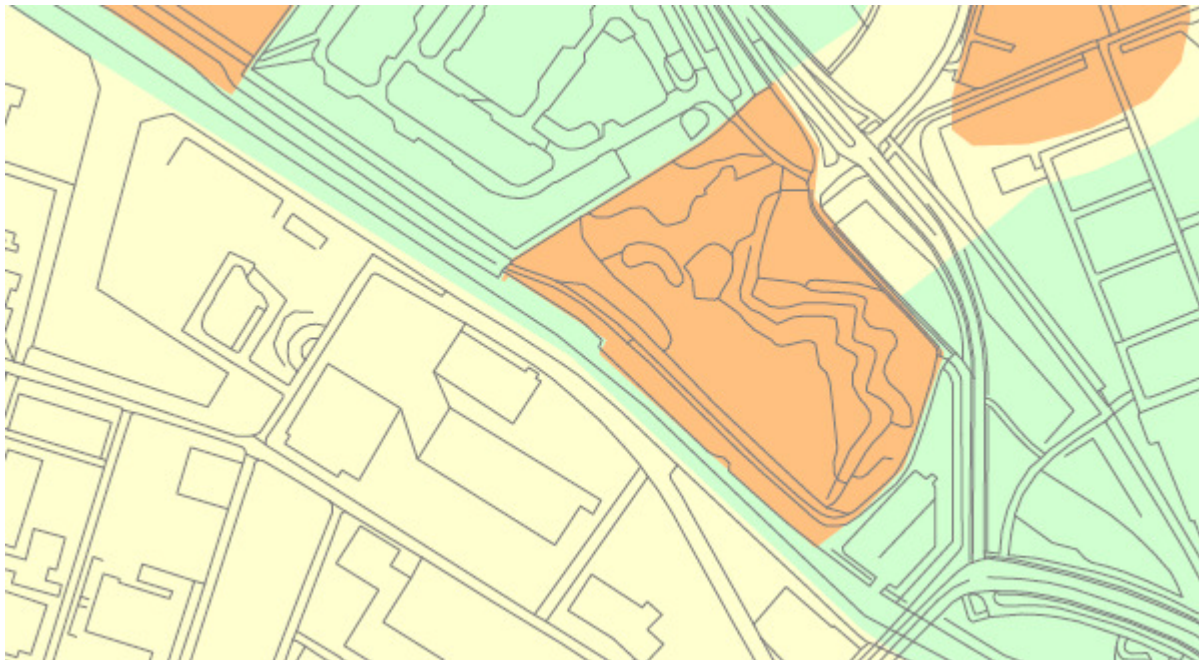
Op grond van de Monumentenwet 1988 (artikel 38a) is de raad verplicht om bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten. De wet zegt, dat in het bestemmingsplan regels kunnen worden gesteld voor het overleggen van archeologische onderzoeksrapporten door de aanvragers van een bouw- of aanlegvergunning.

#### Archeologische beleidskaart

In lijn met de nieuwe archeologiewetgeving is de Amersfoortse ABP-kaart omgezet in een archeologische beleidskaart waar per gebied wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de archeologie bij het ontwikkelen en uitvoeren van plannen / bodemversturende projecten. De archeologische beleidskaart is door de gemeenteraad vastgesteld op 28 september 2010.

#### Onderverdeling archeologische beleidskaart

De nieuwe beleidskaart kent een onderverdeling in gebieden met verschillende kleuren. Per gebied is een beleidsadvies geformuleerd. Zo zijn er gebieden die daadwerkelijk waardevol zijn en daardoor een hoge archeologische verwachting hebben en andere gebieden hebben een middelmatige of zelfs lage verwachting.





Archeologische Beleidskaart Gemeente Amersfoort	
ten behoeve van de Archeologische Monumentenzorg	
augustus 2010	
legenda	
<b>Archeologisch Waardevolle Gebieden</b>	<b>Beleid</b>
1 - wettelijke beschermde monumenten (rijks- of gemeentelijk)	In geval van bodemverstoring moet een monumentenvergunning worden aangevraagd.
2 - gebieden met hoge archeologische waarde	Bij plangebieden waarbinnen bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv plaatsvinden, is voorafgaand archeologisch onderzoek noodzakelijk.
<b>Archeologisch Waardevol Verwachtingsgebied</b>	
3 - gebieden met een hoge archeologische verwachting	Bij plangebieden groter dan 100 m <sup>2</sup> waarbinnen bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv plaatsvinden, is voorafgaand archeologisch onderzoek noodzakelijk.
4 - gebieden met een middelhoge archeologische verwachting	Bij plangebieden groter dan 500 m <sup>2</sup> waarbinnen bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv plaatsvinden, is voorafgaand archeologisch onderzoek noodzakelijk.
5 - gebieden met een lage archeologische verwachting	Bij plangebieden groter dan 10.000 m <sup>2</sup> waarbinnen bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv plaatsvinden, is voorafgaand archeologisch onderzoek noodzakelijk.
<b>overig</b>	
- gemeentegrens	
- terrein Bernhardkazerne	Terrein waarbinnen rijksbeleid geldt



### Bescherming per gebied

Ter voldoening aan artikel 38a van de Monumentenwet nemen we in bestemmingsplannen een regeling ten aanzien van de archeologische monumenten op, voor zover die al niet (anderszins) zijn beschermd via de Monumentenwet. De rode gebieden zijn beschermd via de lijn van de Monumentenwet. Voor de overige gebieden wordt in de betreffende bestemmingsplannen een regeling opgenomen.

### De verbeelding

Gezien de daarbij betrokken belangen en de wettelijke plicht om in de bestemmingsplannen nadrukkelijk rekening te houden met archeologie wordt in voorkomende gevallen gekozen voor een dubbelbestemming. Dit brengt goed tot uitdrukking dat archeologie op zichzelf dient te worden beoordeeld en ten opzichte van de medebestemming van primair belang is.

### De regels

De dubbelbestemming omvat een eigen stelsel van regels voor bouwen en gebruik, dat functioneert naast (of boven) de regeling die is verbonden aan de onderliggende bestemming.

### Beschrijving plangebied

Voorliggend plangebied ligt voor het plandeel gelegen aan de Havenweg in een gebied met een middelhoge archeologische verwachting en voor het plangebied gelegen aan de Schans in een gebied met een lage archeologische verwachting.

### 4.3 Cultuurhistorie

Voor de Grebbeliniedijk is door de Stichting Grebbelinie voor het gedeelte tussen De Schans en Krachtwijk (inclusief deze beide verdedigingswerken) in mei 2004 een aanvraag voor de status van rijksmonument ingediend. Gedurende de aanwijzingsprocedure wordt de Grebbeliniedijk beschermd op basis van de zogenaamde “voorbescherming” van de Monumentenwet 1988. De gemeente heeft dit verzoek met een positief advies aan de staatssecretaris van OCW ondersteund. Inmiddels is het verzoek van de Stichting Grebbelinie op 1 februari 2008 afgewezen door de minister van OCW. De reden hiervan is dat op grond van de “Tijdelijke beleidsregel aanwijzing beschermde monumenten 2007” geen aanwijzing plaatsvindt als beschermd monument van gebouwde objecten die vervaardigd zijn vóór 1940.

Ook het provinciaal beleid is gericht op handhaving van de Grebbelinie. De Grebbeliniedijk heeft naast cultuurhistorische waarde tevens natuurwetenschappelijke waarden. Het dijktraject vervult echter primair een waterstaatsfunctie. Overigens zal in het bestemmingsplan Maatweg, alwaar de oever behorende bij de ligplaatsen voor woonschepen aan de Schans wordt opgenomen, bovengenoemde waarden respecteren.

### 4.4 Natuur- en landschap incl. Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De Eem heeft een lengte van bijna 19 kilometer. Het begin is bij de Koppelpoort in Amersfoort en het einde bij de monding in het Eemmeer. Vanuit een groot achterland, o.a. vanuit de Veluwe, stromen slootjes en grote en kleine beken naar Amersfoort. Bijvoorbeeld de Barneveldse Beek en de Heiligenberger Beek maar ook veel onbekende kleine stroompjes. Na de Koppelpoort krijgt de Eem nog water van het Valleikanaal (Amersfoort) en de Praamgracht (Baarn). Ook zijn er vijf poldergemalen die overtollig water uit de Eempolders lozen op de Eem.

Het plangebied valt binnen de zone die is aangewezen als ecologische verbindingszone (EVZ) binnen de EHS. Voor dit gebied geldt het zogenaamde “Nee, tenzij regime” dat voortkomt uit de groene contour in het Streekplan.

*Voor dit plangebied is een “Nee, tenzij toets” uitgevoerd. In deze toets is niet alleen deze woonbootlocatie meegenomen, maar ook de ontwikkelingen in de omgeving. Zo wordt het effect van het geheel aan ontwikkelingen beoordeeld.*

In de “Nee tenzij-toets” zijn de effecten van de voorgenomen plannen getoetst aan vier hoofdaspecten:

1. zones met bijzondere ecologische kwaliteit,
2. aaneengeslotenheid en robuustheid,
3. bijzondere soorten,
4. essentiële verbindingen.

Uit de “Nee, tenzij toets” komt als conclusie dat de ontwikkeling niet zal leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van de Groene contour ter plaatse.

Kleine toevoegingen kunnen plaatselijk wel hun waarde hebben. In de “Nee, tenzij toets” worden aanbevelingen gedaan voor floatlands. Floatlands zijn kunstmatige drijftillen, drijvende planteneilandjes met veel bloeiende planten, die verankerd kunnen worden. Door het aanbrengen van floatlands wordt de hoeveelheid dekking voor dieren vergroot wat een versterking van de EVZ betekent. Op de volgende plaatsen worden floatlands aangebracht:

- o tussen de woonboten aan de Schans
- o bij het viaduct Bunschoterstraat

Daarnaast worden er vanwege het functioneren van de Eem als verbindingszone voor vleermuizen ook aanbevelingen gedaan voor het gebruik van verlichting.

De ligplaatsen langs de Havenweg worden niet expliciet genoemd in de “Nee, tenzij toets”.

Het functioneren van de Eem als ecologische verbindingszone wordt vooral gezocht op de noordelijke oever van de Eem. En dat is met de genoemde ontwikkelingen uit de toets te waarborgen. Door de ligging van het industrieterrein Isselt op de zuidoever van de Eem is het functioneren van deze oever als een ecologische verbindingszone marginaal. De aanbeveling voor floatlands geldt niet voor de Havenweg.

## 4.5 Flora en Fauna / Ecologie

### Algemeen

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is het noodzakelijk te onderzoeken in hoeverre de plannen ten koste gaan van de (aanwezige) flora en fauna. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de 'toets in het kader van gebiedsbescherming' en de 'toets in het kader van soortenbescherming'.

### *EU-vogelrichtlijn/1979 en EU-Habitatrichtlijn/1992*

De bescherming van de natuur is in Europees verband vastgelegd in de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Beide richtlijnen dragen zorg voor zowel gebiedsbescherming als soortenbescherming. Nederland heeft de richtlijnen geïmplementeerd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet van 1968 en 1998 (gebiedsbescherming) en de Flora- en faunawet (soortenbescherming). De gebiedsbescherming heeft betrekking op de Vogelrichtlijngebieden die het rijk heeft vastgesteld, de Habitatrichtlijngebieden die het rijk bij de Europese Commissie heeft aangemeld, de beschermde natuurmonumenten en de staatsnatuurmonumenten. Ruimtelijke ingrepen die in deze gebieden plaatsvinden dan wel in de nabijheid van beschermde natuurgebieden, moeten worden getoetst op hun effecten op deze gebieden.

### Toets in het kader van soortenbescherming

De toets in het kader van soortenbescherming is met de wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet (1 juli 2002) wettelijk vastgelegd. Bij elk plan dat ingrijpt op standplaatsen van planten of verblijfplaatsen van dieren, dient getoetst te worden wat het effect is op beschermde soorten, die met name genoemd zijn in de Flora- en faunawet.

### Flora- en Faunawet

De soortenbescherming heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten (uit de groepen kevers, mieren, schelp- en schaaldieren) en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in een aantal bij de Flora en faunawet behorende besluiten. Dat houdt in dat bij planvorming uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met de gevolgen die ruimtelijke ingrepen hebben voor de instandhouding van de beschermde soort.

Sinds 22 februari 2008 is een nieuwe Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) in werking getreden die voorziet in een wijziging van het "Besluit beschermde dier- en plantensoorten". Deze AMvB, betekent dat het ontheffingsregime is aangepast. Met de inwerkingtreding van dit besluit zal sprake zijn van een drietal categorieën beschermingsniveaus:

- Niveau 1: een algemene vrijstelling van in Nederland algemeen voorkomende soorten;
- Niveau 2: een algemene vrijstelling met gedragscode voor een aantal beschermde soorten;
- Niveau 3: streng beschermde soorten.

Tegen deze wettelijke achtergrond worden de nieuwe ontwikkelingen beoordeeld in relatie tot wettelijk beschermde planten en dieren en hun natuurlijke omgeving.

Indien het voortbestaan op locatie van beschermde soorten planten of dieren uit categorie 2 en 3 door een ingreep negatief beïnvloed worden, is het daarnaast nodig ontheffing aan te vragen van verboden handelingen op grond van de Flora- en faunawet. Het bevoegd gezag hierin is het Ministerie van LNV. De afweging van het belang van rode lijstsoorten vindt plaats in het spoor van de ruimtelijke ordening.

### Flora en fauna/ecologie in relatie tot het plangebied

In de "Nee, tenzij toets" worden alle flora- en faunaonderzoeken die recent in het plangebied zijn uitgevoerd genoemd.

Met betrekking tot het plangebied is de aanwezigheid van een aantal vleermuissoorten relevant. In en nabij het plangebied komen zes vleermuissoorten voor; de gewone dwergvleermuis, de gewone grootvleermuis, de laatvlieger, de rosse vleermuis, de ruige dwergvleermuis en de watervleermuis. Waarbij met name de watervleermuis de Eem ook als fourageergebied gebruikt.

Mits de aanbevelingen uit de “Nee, tenzij toets” worden overgenomen zijn er geen beperkingen vanuit de flora-en faunawet voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Voor de woonbootlocatie gaat het dan om de inrichting van de oever, het gebruik van floatlands en het kritisch omgaan met verlichting.

#### 4.6 Water

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is water mede ordenend en moet ook bij de inrichting met water rekening gehouden worden. Hierbij spelen de volgende beleidslijnen en belangrijke rol:

- *Nationaal Waterplan 2009-2015 (dec. 2009)*

Het Nationale waterplan is het formele rijksplan voor het nationale waterbeleid. Het is de opvolger van de vierde nota waterhuishouding. Het bevat tevens de stroomgebiedbeheersplannen van de Kaderrichtlijn water. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening is het waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens structuurvisie. Het Nationaal Waterplan geeft de visie van het Rijk weer voor het waterbeheer in Nederland. Hierin is de Watervisie “Nederland veroveren op de toekomst” (2007) richtinggevend geweest. Belangrijke aandachtspunten zijn: waterveiligheid, duurzaamheid, klimaatadaptatie, economie.

- *De Europese Kaderrichtlijn Water (2003)*

De Europese Kaderrichtlijn Water gaat er vanuit dat water geen gewone handelswaar is, maar een erfgoed dat moet worden beschermd en verdedigd. Het hoofddoel van de richtlijn is daarop gebaseerd. De Kaderrichtlijn Water geeft het kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater. Dat moet ertoe leiden dat: aquatische ecosystemen en gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van deze ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed; verbetering van emissies; duurzaam gebruik van water wordt bevorderd op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn; er wordt gezorgd voor een aanzienlijke vermindering van de verontreiniging van grondwater.

- *Waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw (2000)*

De hoge waterstanden in de rivieren in 1995 en 1996 en de klimaatscenario's waarin naast de zeespiegelstijging ook meer en heviger buien worden voorspeld hebben geleid tot vernieuwde aandacht voor water. Nederland is met zijn lage ligging en hoge verstedelijkingsgraad kwetsbaar voor wateroverlast en de veiligheid is in de toekomst in het geding. Maar ook door de drogere zomers is er het risico van watertekorten en verdroging. De commissie “Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw” heeft in opdracht van de regering duidelijk gemaakt dat we anders moeten omgaan met water en ruimte. Ruimte die nu beschikbaar is voor de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast moet tenminste behouden blijven. De aanwezige ruimte mag niet sluipenderwijs verloren gaan bij de uitvoering van nieuwe projecten voor infrastructuur, woningbouw, landbouw of bedrijventerreinen.

- *Provinciaal waterplan 2010-2015 (23 nov. 2009)*

De provincie Utrecht wil met een integrale benadering het bodem en watersysteem borgen en door ontwikkelen tot een robuust systeem, waarbij rekening is gehouden met klimaatontwikkeling en andere ontwikkelingen als bevolkingsgroei en economische groei. Veel verschillende belangen, zoals landbouw, natuur en bebouwing, hangen met waterbeheer samen. Dit plan gaat over zowel oppervlaktewater als grondwater.

- *Watertoets*

Bij ruimtelijke plannen geldt vanaf 1 november 2003 de wettelijke verplichting van een waterparagraaf/watertoets. De watertoets is één van de pijlers van het Waterbeleid voor de 21e eeuw, waarin aan water een meesturende rol in de ruimtelijke ordening is toegekend. Met de watertoets wordt beoogd waterbeheerders vroegtijdig in het ruimtelijke ordeningsproces te betrekken. De watertoets betreft het hele proces van informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van een waterparagraaf is een samenhangend beeld te geven van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met duurzaam waterbeheer en de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het voorkomen van negatieve effecten op de waterhuishouding staat bij de watertoets voorop. Dan pas komen inrichtingsmaatregelen en compensatie in beeld. Onderzoek ten behoeve van het wateradvies zal door de initiatiefnemer moeten worden uitgevoerd.

- *Waterbeheersplan Vallei & Eem 2010-2015 (waterschap Vallei & Eem 2009)*

Dit plan geeft het beleid aan van het waterschap over hun taakopvatting. De drie primaire taken van het waterschap zijn veilige dijken, voldoende schoon water en de zuivering van afvalwater.

Belangrijke uitgangspunten voor hen zijn hierbij het rijksbeleid ten aanzien van veiligheid voor het dijkbeheer, de Kaderrichtlijn Water voor de waterkwaliteit en de vele functies van de watergangen en wensen van gebruikers en belanghebbenden. Verder hebben zij een belangrijke uitvoerende taak in het grondwaterbeheer.

Momenteel onderzoekt het Waterschap Vallei & Eem of het bedrijventerrein Isselt extra beschermd moet worden tegen overstroming vanuit de Eem en hoe deze bescherming vormgegeven kan worden. Bij een noordwesterstorm met windkracht 11 kan de waterstand in de Eem oplopen tot circa 1,70 m + NAP. In 2011 start de besluitvorming op nationaal en provinciaal niveau over het eventueel treffen van maatregelen.

- *Waterplan Amersfoort 2005-2015 (dec. 2004)*

Het beleid van de gemeente betreft met name het stedelijk gebied. Als onderdeel van de hierin verwoorde visie zijn "duurzaamheidsprincipes", voorwaarden en ambities beschreven en zijn vervolgens per gebied accenten gelegd met behulp van streefbeelden. Verder sluit het plan nauw aan bij het waterplan van de provincie en waterbeheerplan van het waterschap Vallei & Eem.

Een aantal onderdelen van het waterplan zijn uitgewerkt in onderliggende plannen. Zo heeft de gemeente voor het afval en regenwaterbeleid een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP III) en voor het grondwaterbeheer een Grondwaterplan. In het GRP is onder andere aangegeven dat bij rioolvervangings geen regenwater meer wordt aangesloten op het vuilwaterriool. Het regenwater wordt dan afzonderlijk afgevoerd en zo mogelijk in de bodem geïnfiltreerd. Voorkomen wordt zo dat de zuivering onnodig wordt belast en tevens dat nog vuilwater overstort in oppervlaktewater. Tevens wordt het regenwater langer vastgehouden, waardoor omliggende wijken bij hevige regenbuien minder overlast krijgen

#### Water in relatie tot het plangebied

Het plangebied betreft de realisatie van 14 ligplaatsen voor woonboten. Ten aanzien van de waterhuishouding zijn de gevolgen hiervan beperkt. Er is geen toename van verhard oppervlak en ook de grondwaterstand wordt niet beïnvloed. Wel is de verwachting dat de kade als waterkering zal worden bestempeld. Bij de inrichting van de ligplaatsen wordt daarmee nu reeds rekening gehouden en wordt de inrichting zo gedaan dat voldoende waterkerende hoogte wordt gemaakt. Tevens wordt op de "afbeelding" de kade mede als waterkering bestemd.

Om de waterkwaliteit niet negatief te beïnvloeden mogen voor de inrichting geen uitlopende bouwstoffen worden gebruikt, zoals koper, lood, zink en geïmpregneerd hout. Woonboten worden aangesloten op de riolering.

## **4.7 Bedrijven en milieuzonering**

### Algemeen

Om tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten te komen wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Milieuzonering zorgt voor een voldoende afstand tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) in ruimtelijke plannen, zodat de milieubelasting naar verwachting tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt.

Onderstaand wordt eerst de milieubelasting van de zittende bedrijven beschouwd. Die milieubelasting is maatgevend geweest bij de ruimtelijke inpassing van de woonboten. De ruimtelijke inpassing van de woonschepen heeft vervolgens invloed op de regeling voor milieuzonering zoals die zal gaan gelden voor het industrieterrein. Die invloed wordt daarna beschouwd.

### Milieubelasting huidige bedrijven

De woonboten zijn al lange tijd aanwezig. In de vigerende bestemmingsplannen voor industrieterrein Isselt is echter geen regeling voor de woonboten opgenomen.

De toetsingsgrondslag voor de inpassing van de woonboten is de goede ruimtelijke ordening in de zin van de Wro (Wet ruimtelijke ordening).

Gelet hierop moet er sprake zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het moge duidelijk zijn dat bij de ligging direct naast een groot geluidgezoneerd industrieterrein er sprake is van een minder goed woon- en leefklimaat dan bij de ligging in woongebieden.

In de huidige situatie liggen de woonboten relatief dicht bij enkele van de zwaardere bedrijven op het industrieterrein:

- De woonboten aan de Neonweg liggen nabij de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en binnen de risicocontouren van het bedrijf Smit en Zoon.
- De woonboten aan de Schans liggen nabij de betoncentrales van Van der Kamp en Mebin.
- De woonboten aan de Havenweg liggen ook nabij deze centrales en nabij busbedrijf Connexion.

### *Woonbeleving*

Onderzoek en Statistiek heeft een woonbelevingsonderzoek uitgevoerd genaamd "Woonbeleving woonschipper" onder de woonschippers aan de Havenweg en de Schans in december 2003.

Probleemstelling van het onderzoek is:

*Ervaren de woonschippers die wonen in een zone waar bedrijven van Isselt maximaal 60 dB aan geluid mogen produceren, ook daadwerkelijk geluidsoverlast, en hoe staat de eventuele geluidsoverlast in verhouding tot de totale woonbeleving?*

Uit het eindoordeel van de woonschippers blijkt unaniem dat de woonschippers hun ligplaats een zeer geschikte locatie vinden voor een woonboot, dit ondanks de milieubelasting door de omliggende bedrijven.

In voorliggend bestemmingsplan is het aspect geluid maatgevend voor de milieubelasting. Daarnaast zijn de aspecten externe veiligheid, geur en stof van belang. Onderstaand wordt nader ingegaan op de milieubelasting door de bedrijven.

### *Industrielawaai*

Het industrieterrein Isselt kent een geluidzoning op grond van de Wet geluidhinder. Omdat woonboten geen geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder zijn geldt het wettelijke kader van de geluidzoning niet voor woonboten.

Er kunnen voor woonboten dan ook geen hogere waarden worden vastgesteld.

Als uitgangspunt wordt gehanteerd, dat er bij een gecumuleerde geluidbelasting van de bedrijven op het industrieterrein van maximaal 60 dB(A) nog sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Uit geluidonderzoek is gebleken dat daarbij met toepassing van het begrip "redelijke sommatie" een aftrek mag worden gehanteerd van 1 dB.

Bovenstaande is in het gemeentelijk geluidbeleid gemotiveerd en verankerd, zodat dit ook bij toekomstige vergunningverlening op grond van de Wet milieubeheer een toetsingsgrond is.

Uit de resultaten van het geluidonderzoek blijkt dat in de toekomstige situatie:

1. de geluidbelasting van de meest stroomafwaarts gelegen woonboot aan De Schans met 61 dB(A) (inclusief de 1 dB aftrek voor redelijke sommatie) niet aan het uitgangspunt van 60 dB(A) voldoet;
2. de geluidbelasting van een aantal woonboten aan de Havenweg bij een tweede woonlaag niet aan het uitgangspunt van 60 dB(A) voldoet;
3. de gebruikelijke grenswaarden voor piekgeluiden bij de woonboten aan de Havenweg zonder maatregelen substantieel worden overschreden.

Ad 1.

In het plan wordt voorzien in een verplaatsing van de ligplaatsen, zodat de geluidbelasting wel maximaal 60 dB(A) bedraagt.

Ad 2 en 3.

Door het realiseren van geluidschermen met een hoogte van 2,5 meter kunnen de overschrijdingen door de piekgeluiden vanaf de Havenweg ongedaan worden gemaakt. Het geluidscherm heeft evenwel geen effect op de piekgeluiden vanwege betoncentrale Van der Kamp. Ten aanzien van deze piekgeluiden wordt het volgende overwogen.

#### *Piekgeluiden Van der Kamp*

Mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen is in een memo van DHV (Geluid bij nieuw hoekpunt ligplaatsen Schans, januari 2011) nader ingegaan op de optredende piekgeluidniveaus. Daarin is tevens ingegaan op de ligging van de betreffende geluidbron (met een piekbronvermogen van 122 dB(A)).

De standaard grenswaarde voor piekgeluiden (die overigens primair geldt voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen, dus niet voor woonschepen) kan op grond van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening worden verhoogd tot 75, 65 en 65 dB(A) in resp. de dag-, avond- en nachtperiode. Dit is overdag voldoende voor de nieuwe ligplaats. De verhoogde grenswaarde van 75 dB(A) wordt op de bestaande locatie (Schans 4) overdag echter met 5 dB(A) overschreden.

In de avond- en nachtperiode zal, uitgaande van het piekbronvermogen van 122 dB(A), de verhoogde grenswaarde van 65 dB(A) op alle posities worden overschreden.

Het is niet uit te sluiten, dat dit soort piekgeluiden zich voordoet in de avond en nachtperiode. Het gehanteerde piekbronvermogen is echter erg hoog: 122 dB(A). Zeker in de avond- en nachtperiode mag worden verwacht, dat door gedragsmaatregelen (voorzichtige handling) en het lossen op zo groot mogelijke afstand van de woonschepen de hoogte van de geluidpieken wordt beperkt.

In de huidige situatie, met een woonschip ter plaatse van rekenpunt Schans 4, zijn de optredende geluidpieken substantieel hoger (tot 7 dB(A)) dan in de nieuwe situatie als vastgelegd in dit bestemmingsplan. In zoverre zal het hernieuwd verlenen van een milieuvergunning in de nieuwe situatie beter mogelijk zijn cq met beperktere (gedrags)maatregelen gepaard gaan dan in de huidige situatie. Gelet hierop en er van uitgaande dat in de praktijk het aantal geluidpieken in de avond- en de nachtperiode hoger dan 65 dB(A) voorkomen zal kunnen worden dan wel slechts incidenteel voor zal komen, achten wij de nieuwe ligplaats locatie, anders dan de bestaande locatie, niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zien daarom geen noodzaak de ligplaatsen verder te verplaatsen dan nu al gedaan is.

#### *Toekomstige geluidruimte voor de bedrijven*

De geluidruimte voor de zittende en eventuele nieuwe bedrijven wordt primair getoetst en begrensd door de geluidzonering op grond van de Wet geluidhinder. Ten opzichte van de zonegrens van 50 dB(A) is er nog beperkte uitbreidingsruimte. Voor de bedrijven in de nabijheid van de woonboten zal de op grond van het gemeentelijk geluidbeleid voor de woonboten vastgestelde grenswaarde van 60 dB(A) maatgevend zijn.

Op grond van de resultaten van het geluidonderzoek is ter plaatse van de woonboten nog de volgende uitbreidingsruimte beschikbaar (met inachtneming van de 1 dB aftrek vanwege redelijke sommatie):

- Schans: 0 tot 2 dB
- Havenweg (met geluidschermen): 4 tot 6 dB

De meest stroomafwaarts gelegen ligplaats aan de Schans is maatgevend voor de betoncentrales Van der Kamp en Mebin. De uitbreidingsruimte is hier per saldo nul. Dat betekent dat toekomstige uitbreidingen van deze bedrijven moeten worden gerealiseerd binnen de bestaande geluidruimte, bijvoorbeeld door het treffen van aanvullende maatregelen bij de huidige maatgevende geluidbronnen van deze bedrijven. Daarnaast kan geluidruimte ontstaan door ontwikkelingen in techniek.

#### *Externe veiligheid*

Externe veiligheid is alleen relevant bij de woonboten aan de Neonweg, ten gevolge van de ligging binnen de risicocontour van het bedrijf Smit & Zoon. Deze woonboten worden verplaatst. Zie hiervoor het gestelde in de paragraaf over externe veiligheid. In die paragraaf wordt ook ingegaan op de verantwoording van het groepsrisico.

#### *Geur*

Het aspect geur is alleen relevant bij de woonboten aan de Neonweg als gevolg van de geurbelasting vanwege de RWZI. Aangezien de ligplaatsen aan de Neonweg geen onderdeel meer uitmaken van dit besluit, zal op dit aspect niet verder worden ingegaan.

### *Stof*

Van de betonbedrijven aan de Havenweg kan in principe enige mate van stofproductie verwacht worden.

Doordat aan de milieuvergunning van deze bedrijven voorschriften (zowel doel- als middelvoorschriften) zijn verbonden met betrekking tot het voorkomen van stofoverlast, is voldoende gewaarborgd dat stofoverlast buiten de inrichting kan worden voorkomen. Zo is het dichtstbijzijnde bedrijf (van der Kamp) uitgerust met een doekfilter welke de surpluslucht van de via gesloten leidingen geloste grond- en hulpstoffen (o.a. cementpoeder) ontstoft, is de transportband waarmee de silo's vanuit de bunker worden bevoorrad (zand en grind) voorzien van een overkapping en is via middelvoorschriften (sproeien) gewaarborgd dat, indien noodzakelijk, bij winderig droog weer het lossen van zand en grind of het rijden over het terrein geen stofoverlast buiten de inrichting hoeft voor te komen. Dat toch ooit sprake zal zijn van stofoverlast is daarmee niet uit te sluiten.

### *Conclusie*

Dit plan beoogt de ruimtelijke inpassing van woonboten te regelen, zodanig dat met inachtneming van de vergunde milieurechten van de zittende bedrijven er sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.

Ten opzichte van de huidige situatie verbetert het woon- en leefklimaat voor de woonboten:

- De woonboten aan de Neonweg worden verplaatst, deels naar de Havenweg, waardoor zij buiten de plaatsgebonden risicocontour van het bedrijf Smit & Zonen komen te liggen.
- De woonboten aan de Schans komen op grotere afstand te liggen van de betoncentrales.
- De woonboten aan de Havenweg worden van het geluid van de Havenweg en van de bedrijven aan de Havenweg afgeschermd door een nieuw geluidscherm. Daarbij komen de woonboten die vanaf de Neonweg verplaatst worden op grotere afstand van de betoncentrales te liggen dan de nu al aanwezige woonboten aan de Havenweg en De Schans.

Door bovenstaande maatregelen en verplaatsing van woonboten wordt voorzien in een beter en in ieder geval voldoende goed woon- en leefklimaat voor de woonboten, uitgaande van de thans aanwezige bedrijven.

Door de verplaatsing van de woonboten en de aanleg van het geluidscherm zijn de woonboten daarnaast minder beperkend voor de bedrijven op Isselt. Niettemin zal bij de uitbreiding van de zittende bedrijven en de vestiging van nieuwe bedrijven, net als nu, rekening gehouden moeten worden met de aanwezigheid van de woonboten.

### Bedrijven- en milieuzonering – voorgenomen regeling in bestemmingsplan Isselt

In de vigerende bestemmingsplannen is geen regeling over milieuzonering opgenomen. Het is daarom op grond van de bestemmingsplannen toegestaan dat bedrijven uit een hoge milieucategorie zich vestigen in de directe nabijheid van een woonboot.

Toch zijn in de praktijk de vestigingsmogelijkheden van zware bedrijven op het industrieterrein beperkt, vanwege de grenzen die de Wet milieubeheer stelt. Bij vergunningverlening op grond van de Wet milieubeheer moet onder meer rekening gehouden worden met gevoelige bestemmingen in de omgeving van de inrichting (bijvoorbeeld de woningen in de omliggende woonwijken). Daarbij komt op grond van vaste jurisprudentie ook aan de (bedrijfs)woningen en scholen op het industrieterrein en woonboten een zekere bescherming toe.

Uiteraard dienen de vestigingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt goed aan te sluiten bij wat praktisch en bij toetsing aan de Wet milieubeheer mogelijk is. Dit is één van de redenen waarom de bestemmingsplannen van industrieterrein Isselt zullen worden herzien. Ook zonder de ruimtelijke inpassing van de woonboten door middel van dit plan is die noodzaak aanwezig, vanwege de ligging van diverse gevoelige bestemmingen rond en op het industrieterrein.

In het herziene bestemmingsplan zal een regeling over milieuzonering worden opgenomen. Bij die milieuzonering zal rekening gehouden worden met de aanwezigheid van de woonboten, waarbij in de directe nabijheid van de woonboten nieuwvestiging van bedrijven uit de hogere milieucategorieën niet zal worden toegestaan.

Daarbij zal overigens niet worden uitgegaan van de richtafstanden als opgenomen in de VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering. Ten eerste omdat die richtafstanden gelden voor nieuwe situaties, terwijl het hier een bestaand industrieterrein met bestaande woonboten betreft. Ten tweede omdat de richtafstanden gelden voor een rustige woonwijk. De ligplaatsen van de woonboten kunnen niet worden beschouwd als een rustige woonwijk.



In bestemmingsplan Isselt zal daarom worden uitgegaan van aangepaste richtafstanden. Samengevat houdt de voorgenomen regeling het volgende in:

- Binnen 50 meter zijn bedrijven tot maximaal milieucategorie 3 direct toegelaten.
- Bedrijven uit milieucategorie 4 zijn vanaf een afstand van 50 meter van de woonboten direct toegelaten, en bedrijven uit milieucategorie 5 vanaf een afstand van 200 meter.
- Bestaande bedrijven die niet voldoen aan de voorgenomen milieuzonering krijgen een maatbestemming.

Met bovenstaande voorgenomen milieuzonering zal worden voorzien in een passend planologisch kader. In de fase tot aan het vaststellen van bestemmingsplan Isselt zal de uitsluiting van bedrijven uit de hogere milieucategorieën, net als nu, geschieden langs het spoor van de milieuvergunning-verlening en meldingen in het kader van het Activiteitenbesluit (Besluit Algemene Regels inrichtingen milieubeheer).

#### **4.8 Geluid**

##### Algemeen

De basis voor de ruimtelijke afweging van geluid zijn doorgaans de Wet geluidhinder (Wgh) en de Luchtvaartwet. Bij vaststelling van een bestemmingsplan komen in de volgende gevallen de regels van deze wetten aan de orde:

- het bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige objecten (b.v. woningen en onderwijsgebouwen) binnen zones langs (spoor-)wegen, zones rondom industrieterreinen en zones rondom luchtvaarterreinen;
- het bestemmen van gronden voor de aanleg van nieuwe, danwel reconstructie van gezondeerde (spoor-) wegen;
- het bestemmen van gronden voor (nieuwe) industrieterreinen waar zich grote lawaaimakers kunnen vestigen; herziening van zonegrenzen van industrieterreinen en luchtvaarterreinen.

De Wgh gaat uit van zones langs (spoor)wegen en zones bij industrieterreinen. Het gebied binnen deze zone geldt als akoestisch aandachtsgebied waar, voor bouwplannen en bestemmingsplannen, een akoestische toetsing uitgevoerd dient te worden.

##### *Grenswaarden*

Geluidsgevoelige objecten, die worden gerealiseerd binnen de geluidszones dienen te worden getoetst aan grenswaarden van de geluidsbelasting die zijn aangegeven in de Wgh. Indien een of meer grenswaarden worden overschreden, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen. De maximale ontheffingswaarde is afhankelijk van de functie van het geluidsgevoelig object en de geluidsbron.

##### Geluid in relatie tot het plangebied

Omdat woonboten geen geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder zijn geldt het wettelijke kader van de geluidzonering niet voor woonboten. Er kunnen voor woonboten dan ook geen hogere waarden worden vastgesteld.

Nu de wet geluidhinder niet van toepassing is, is de toetsingsgrondslag voor de inpassing van de woonboten de goede ruimtelijke ordening in de zin van de Wro (Wet ruimtelijke ordening).

##### *Industrielawaai*

Het aspect industrielawaai is beschreven en afgewogen in de vorige paragraaf.

##### *Verkeerslawaai*

Verkeerslawaai is alleen relevant is bij de woonboten aan de Havenweg. Bepalend is het busverkeer van en naar Connexxion. Indicatief is vastgesteld, dat de geluidbelasting ten gevolge van dit verkeer zonder afscherpende maatregelen circa 56 dB bedraagt. Een dergelijke hoge geluidbelasting kan, zeker in combinatie met een hoge geluidbelasting vanwege de bedrijven, een acceptabel woon- en leefklimaat in de weg staan.

Door de realisatie van de geluidschermen wordt echter ook het wegverkeerslawaai tegengegaan, zodat de geluidbelasting van de bedrijven en het verkeer tezamen niet leidt tot een onacceptabele woon- en leefsituatie.

## 4.9 Luchtkwaliteit

### Algemeen

Op 15 november 2007 is de nieuwe Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze Wet komt onder hoofdstuk 5.2: luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer. De Wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Ter uitwerking van de Wet luchtkwaliteit treden een aantal besluiten en regelingen in werking.

De Wet luchtkwaliteit noemt 'gevoelige bestemmingen' en maakt een onderscheid tussen projecten die 'in betekenende mate' en 'niet in betekenende mate (nibm)' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven volgens de Wet luchtkwaliteit niet langer afzonderlijk te worden getoetst op de grenswaarde, tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is.

Daarnaast zal uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren (goed woon- en leefklimaat). Hierbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol.

Van belang voor deze ontwikkeling zijn het Besluit niet in betekenende mate (Besluit nibm), de onderliggende Regeling niet in betekenende mate en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Het Besluit nibm bepaalt dat een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie luchtvervuiling als deze minder dan 1% van de grenswaarde, ofwel 0,4 microgram per m<sup>3</sup>, bijdraagt aan de concentraties luchtvervuiling.

Omdat vanaf 1 augustus 2009 het NSL (Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit) in werking is getreden wordt echter de als niet in betekenende mate grens de '3%-grens' aangehouden, ofwel 1,2 microgram per m<sup>3</sup>. Wanneer een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt kan de toetsing aan de grenswaarden achterwege blijven.

Een hulpmiddel voor de toepassing hiervan is de Regeling niet in betekenende mate (Regeling nibm). In deze regeling is de bovengenoemde 3%-grens uitgewerkt in concrete getallen. Zo ligt voor woningbouwplannen de grens van 3% bij 1500 woningen bij één ontsluitingsweg.

### Luchtkwaliteit in relatie tot het plangebied

#### *Toetsing aan de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)*

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op slechts enkele woonboten, zodat dit project aangemerkt kan worden als zijnde 'niet in betekenende mate'.

Dit betekent dat er geen nader onderzoek en toetsing aan de in de Wet luchtkwaliteit gestelde grenswaarden hoeft plaats te vinden. Met andere woorden, het plan voldoet aan het wettelijk kader, zoals vastgelegd in hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer.

#### *Toetsing blootstelling aan luchtverontreiniging (goed woon- en leefklimaat)*

Gezien de locatie van de woonboten, op grote afstand van doorgaande wegen, wordt de luchtkwaliteit vooral bepaald door de aanwezige achtergrondconcentraties. Deze achtergrondconcentraties overschrijden ter plaatse de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet. Voor het aspect luchtkwaliteit is er daardoor sprake van een voldoende goed woon- en leefklimaat.

## 4.10 Bodem

### Beleid en normstelling

#### *Besluit ruimtelijke ordening (Bro)*

Volgens het Bro zullen burgemeester en wethouders in verband met de uitvoerbaarheid van het plan onder meer een onderzoek verrichten naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op daarvoor geschikte gronden te worden gerealiseerd.

#### *Wet Bodembescherming*

De Wet Bodembescherming bevat de voorwaarden die kunnen en worden verbonden aan het verrichten van handelingen in of op de bodem.

Primair komt bescherming en sanering in de wet aan bod. De wet heeft betrekking op zowel

landbodems als waterbodems. De Wet bodembescherming geeft aan wanneer er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging en of er dan ook gesaneerd moet worden.

De hoeveelheid grond dan wel grondwater (beide in m<sup>3</sup>) en de mate van vervuiling, gemiddeld boven de interventiewaarde, zijn de criteria voor een geval van ernstige bodemverontreiniging.

De interventiewaarde is de waarde, waarboven er risico's zijn voor mens, flora en fauna. De urgentie, de noodzaak om te saneren, hangt hiervan af maar ook van de mate van verspreiding van de bodemverontreiniging.

Voor gevallen van ernstige bodemverontreiniging is er bij niet gewijzigd grondgebruik soms geen noodzaak tot saneren. Voorbeelden zijn voormalige stortplaatsen en kleine verontreinigingen in het diepere grondwater.

De gevallen van ernstige bodemverontreinigingen zijn door de Gemeente Amersfoort in beeld gebracht. In een aantal gevallen is in een beschikking Wet bodembescherming aangegeven wat er met een geval van ernstige bodemverontreiniging moet gebeuren. Nadat er is gesaneerd, kunnen er restverontreinigingen aanwezig zijn. Soms zijn er gebruiksbeperkingen.

#### *Besluit bodemkwaliteit en Bodemkwaliteitskaart Gemeente Amersfoort (7 augustus 2002)*

In 2002 is een bodemkwaliteitskaart en een bodembeheerplan voor de gehele gemeente opgesteld.

Op deze kaart ligt het bestemmingsplangebied in een zone met kwaliteit: licht verontreinigd.

Grondverzet kan plaatsvinden conform het Besluit Bodemkwaliteit.

#### Situatie in het plangebied

Op basis van de informatie zoals die uit de recent uitgevoerde bodemonderzoeken beschikbaar is, zijn in de grond en het grondwater een aantal gevallen van bodemverontreiniging vastgesteld. Verder blijkt uit onderzoeken dat de grond overwegend licht verontreinigd is en de bodemkwaliteitsklasse schoon en of licht verontreinigd heeft.

Op basis van de op dit moment bekende gegevens is de kwaliteit geschikt voor het beoogde doel.

### **4.11 Externe veiligheid**

#### Algemeen

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen in de directe omgeving lopen als gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt en transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven.

De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen.

De risico's worden onderverdeeld in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

- Het PR richt zich als maat voor het risico vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen vooral op de te realiseren basisveiligheid voor personen in de omgeving van die activiteiten. Het wordt uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon op een plaats in de omgeving van een risicovolle activiteit zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van door die activiteit veroorzaakte calamiteit. Een kans op overlijden van 1 op de miljoen per jaar (PR=10<sup>-6</sup>) wordt aanvaardbaar geacht. De PR 10<sup>-6</sup> is een harde grenswaarde welke niet mag worden overschreden. Het PR wordt "vertaald" als een risicocontour rondom de risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten mogen liggen.

- Het GR is bedoeld voor het beperken van de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR is een maat voor de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicovolle activiteit en van een daardoor veroorzaakte calamiteit. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het aantal maximaal aanwezige personen, de z.g. oriënterende waarde (OW).

Het gaat om een richtwaarde. Het bevoegd gezag mag, mits afdoende gemotiveerd, van deze richtwaarde afwijken (de verantwoordingsplicht). De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR, dus ook als de OW niet wordt overschreden.

Externe veiligheid moet altijd in preventieve zin deel uitmaken van de besluitvorming bij nieuwe situaties, en kan bij besluitvorming over bestaande situaties leiden tot aanvullende maatregelen.

- *Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat)*  
Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is in augustus 2004 de bovenstaande circulaire vastgesteld. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen. In nieuwe situaties geldt voor het plaatsgebonden risico een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10-6 per jaar. Uit de circulaire blijkt dat op meer dan 200 meter afstand van een aangewezen route gevaarlijke stoffen het aspect externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan de het ruimtegebruik. Uit de circulaire blijkt voorts dat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen beargumenteerd van de grenswaarde, richtwaarde en oriënterende waarde mag worden afgeweken.

- *Beleidsnota Externe Veiligheid (Provincie Utrecht 2003)*  
In de Beleidsnota Externe Veiligheid van de provincie Utrecht van 2003 zijn de provinciale ambities voor de jaren na 2003 uitgewerkt. Deze zijn hoger dan de wettelijke ondergrens. Voor het PR streeft de provincie naar een kans op overlijden die niet groter is dan één op de honderd miljoen jaar (10-8 per jaar), terwijl ten aanzien van het GR de provincie streeft naar 0,1 maal de oriënterende waarde.

#### Externe veiligheid in relatie tot het plangebied

##### *Woonboten wel of geen kwetsbare objecten*

In eerdere voorgenomen ruimtelijke besluiten is gesteld dat de woonboten aan de Neonweg worden beschouwd als beperkt kwetsbare objecten in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Dit omdat er sprake zou zijn van verspreid liggende woonbebouwing met een gemiddelde dichtheid van maximaal 2 woonboten per hectare. Deze woonboten, die allen liggen binnen de risicocontour van het bedrijf Smit & Zoon, kunnen in dat geval gemotiveerd binnen de risicocontour positief worden bestemd. De provincie Utrecht heeft deze gedachtegang ondersteund.

In een inspraak reactie stelt het bedrijf Smit & Zoon dat de woonboten moeten worden beschouwd als kwetsbare objecten in de zin van het Bevi. Dit omdat er door de clustering van de woonboten geen sprake is van verspreide ligging en de gemiddelde dichtheid ter plaatse naar haar mening hoger is dan 2 woonboten per hectare.

Er is bij de toepassing van het relatief jonge Bevi veel verwarring over juist dit aspect. Op de website van de landelijke helpdesk van Infomil wordt nog aangegeven, dat het bevoegd gezag beoordelingsvrijheid heeft op dit punt.

Echter de provincie Utrecht (bevoegd gezag) heeft, mede naar aanleiding van de inspraakreactie, haar eerdere ondersteuning ingetrokken.

De inspraakreactie van Smit & Zoon en de reactie van de provincie Utrecht zijn voor het college aanleiding geweest extern juridisch advies te vragen bij advocatenkantoor Houthoff Buruma. Dit kantoor is heel stellig in haar advies: het standpunt dat in dit geval sprake is van verspreid liggende woonbebouwing met een gemiddelde dichtheid van maximaal 2 per hectare zal, gezien de situatie ter plaatse (een clustering van 6 woonschepen) bij een toetsing door de rechter zo goed als zeker geen stand houden.

Gelet hierop moet het eerder ingenomen standpunt worden verlaten. Op grond van de huidige uitleg van het Bevi moeten de woonboten worden beschouwd als kwetsbare objecten in de zin van het Bevi. Het is in dat geval niet mogelijk de woonboten die liggen binnen de risicocontour positief te bestemmen. Dit is namelijk in strijd met artikel 5 van het Bevi.

##### *Saneringssituatie*

Er is bij de woonboten aan de Neonweg daarom sprake van een saneringssituatie in de zin van het Bevi. Deze saneringssituatie wordt in een separaat traject opgepakt, met als voorgenomen resultaat de verplaatsing van de woonboten.

Gezien het voorgaande maken de ligplaatsen aan de Neonweg geen onderdeel meer uit van dit plan. Dit besluit richt zich nu uitsluitend op de ligplaatsen aan de Schans en de Havenweg.

*Relevante risicobronnen*

Voor de woonboten zijn alleen de risicocontouren van het bedrijf Smit & Zoon relevant. De ligplaatsen aan de Schans en de Havenweg liggen ruim buiten de plaatsgebonden (PR) risicocontouren, maar wel binnen het invloedgebied. Uit een risico-onderzoek voor het ziekenhuis aan de Maatweg is gebleken, dat het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde ligt. De verplaatsing van de woonboten van de Neonweg naar de Havenweg is voor het plaatsgebonden risico van groot belang (zie hiervoor), maar deze verplaatsing zal een (weliswaar gunstige) maar wel heel beperkte invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico. Het betreft immers maar enkele boten die bovendien op relatief grote afstand van de risicobron liggen cq komen te liggen.

*Verantwoording groepsrisico*

De ligplaatsen liggen binnen het invloedgebied van een Bevi-inrichting, zodat het groepsrisico vanwege die inrichting moet worden beschouwd (zie hiervoor) en zonodig worden verantwoord. Om de volgende redenen is de verantwoording van het groepsrisico in dit plan heel globaal en op hoofdlijnen:

1. er is geen sprake is van een toename van het groepsrisico;
2. de ligplaatsen liggen op relatief grote afstand van de risicobron;
3. voor de huidige woonboten aan de Schans en de Havenweg betreft het een bestaande situatie;
4. voor de woonboten aan de Neonweg is er sprake van een aanzienlijke verbetering (opheffen saneringssituatie) door de verplaatsing naar de Havenweg.

De bewoners van woonboten zijn in het algemeen goed zelfredzaam. In het plangebied zijn vluchtwegen beschikbaar van de risicobron af, zodat in het geval van een calamiteit de bewoners in staat moeten worden geacht het gebied te kunnen verlaten.

Gelet hierop, in samenhang met het gestelde onder 1 tot en met 4, is er sprake van een verantwoord groepsrisico.

**4.12 Verkeer en parkeren**

De ligplaatsen aan de Havenweg en de Schans zijn goed bereikbaar voor het verkeer (auto, fiets en voetgangers). Ook in de toekomstige situatie blijven de ligplaatsen bereikbaar. Er geldt een parkeernorm van circa 1,7 parkeerplaatsen per woonboot. Aan de Havenweg worden deze parkeerplaatsen op eigen terrein en langs de weg gerealiseerd. De parkeerplaatsen voor de woonboten aan de Schans worden gerealiseerd in het nog in te richten plangebied voor de Maatweg.

## 5 TOELICHTING OP VERBEELDING EN REGELS

Zoals de naam al aangeeft worden in dit hoofdstuk de regelingen zoals die in het bestemmingsplan zijn opgenomen toegelicht.

### 5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet op welke wijze de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkelingen juridisch zijn vertaald. Met het bestemmingsplan wordt beoogd een planologische regeling voor de ligplaatsen voor woonboten langs de Eem.

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (de plankaart) en regels vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De regels regelen de gebruiksmogelijkheden van de gronden, de bebouwingmogelijkheden en de gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten bebouwing.

Het onderhavige bestemmingsplan is voorbereid met inachtneming van de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening die op 1 juli 2008 in werking zijn getreden.

In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om per 1 januari 2010 ruimtelijke plannen en besluiten te digitaliseren.

De verbeelding bestaat uit een enkel blad, tekeningnummer NL.IMRO.0307.bpwoonschepen-0201, schaal 1 : 1000, waarop onder meer de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden zijn aangewezen.

De bij dit plan behorende regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, te weten:

1. Inleidende regels;
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels;
4. Overgangs- en slotregels.

In Hoofdstuk 1 worden enkele in de regels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze bepaalde afmetingen dienen te worden gemeten en worden enkele algemene bebouwingsvoorschriften gegeven.

In hoofdstuk 2 worden specifieke regels gegeven voor de op de kaart aangegeven bestemmingen. De artikelen bestaan uit een doeleindenomschrijving, een opsomming van de toegestane bouwwerken en bebouwingsregels. Daarnaast kunnen ontheffing- of wijzigingsbevoegdheden zijn opgenomen. In beginsel is de doeleindenomschrijving bepalend voor het gebruik (zowel in ruime als in enge zin) van de grond.

In hoofdstuk 3 zijn de bepalingen opgenomen die betrekking hebben op het plan als geheel. Dit betreft de anti-dubbeltelbepaling, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene ontheffingsregels en regels voor een aanlegvergunning.

Tot slot zijn in hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels opgenomen.

### 5.2 De verschillende bestemmingen

In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op de regelingen zoals die in de verschillende bestemmingen van hoofdstuk 2 zijn opgenomen. In een bestemmingsregel wordt aangegeven waardoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid dient hierbij een vaste volgorde te worden aangehouden. Voorzover van toepassing in de bestemming worden de regel van een bestemming als volgt opgebouwd:

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregels
- Nadere eisen
- Ontheffing van de bouwregels

- Specifieke gebruiksregels
- Ontheffing van de gebruiksgereels
- Aanlegvergunning
- Sloopvergunning
- Wijzigingsbevoegdheid

#### Bestemming Verkeer-Verblijfsgebied (artikel 1)

Binnen deze bestemming zijn de gronden bestemd voor: verkeersvoorzieningen, woonerven, woonstraten, pleinen en speelvoorzieningen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, in-/uitritten, bermen en groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding “oever” is gebruik van de gronden toegestaan voor tuinen en/of erven behorende bij de op de aangrenzende bestemming “Water” aanwezige woonboten. Ook mogen er containers worden geplaatst op de daartoe aangewezen locatie langs de Havenweg.

Bij iedere ligplaats mag één bijgebouw worden gebouwd met een oppervlakte van maximaal 12 m<sup>2</sup> en een hoogte van niet meer dan 2,5 meter. Ook mag binnen deze strook een geluidsscherm gebouwd worden. De mogelijke bouwwerken zijn onder andere gebouwen zoals nutsgebouwen, fietsenstallingen,abri's en telefooncellen. Een verkooppunt voor motorbrandstof is uitgesloten. Ook zijn andere bouwwerken mogelijk mits deze maar ten dienste van de bestemming staan. De hoogte van de overige bebouwing wordt in de regels bepaald.

#### Bestemming Water (artikel 2)

De gronden met de bestemming “Water” zijn bestemd voor de bescherming van het waterschapsbelang, zoals de instandhouding van de waterkering en de waterhuishouding, voor watergangen en –partijen, onderhoudspaden en bermen met de daarbij behorende kunstwerken. Binnen deze bestemming is door middel van een aanduiding op de verbeelding tevens aangegeven waar de ligplaatsen voor de boten zijn. De lengte en de breedte van de ligplaats is hier bepaald evenals de lengte, de breedte en de hoogte van de woonboot.

#### Bestemming Waterstaat – waterkering (dubbelbestemming) (artikel 3)

De gronden langs de Eem, die zijn bestemd voor “Verkeer en Verblijfsdoeleinden” zijn mede bestemd voor de instandhouding, bescherming, de verbetering en het beheer van de waterkering. De bestemming is op de plankaart over de andere bestemmingen heen gelegd. Deze dubbelbestemming regelt een bijzonder belang dat eerst afgewogen dient te worden alvorens de onderliggende bestemming mag worden toegepast. Er gelden hier dus meerdere bestemmingen, waarbij de dubbelbestemming voor gaat op de onderliggende bestemming.

De bestemming ligt over gronden met de bestemming “Verkeer-Verblijfsgebied”. Door middel van een stelsel van aanlegvergunningen wordt in het bestemmingsplan een beperking gesteld aan de toegelaten werken en werkzaamheden. Binnen deze bestemming mag pas gebouwd worden na advies van het waterschap Vallei & Eem.

#### Waarde- archeologie 1 en 2 (dubbelbestemming) (artikel 4 en 5)

De dubbelbestemming omvat een eigen stelsel van regels voor bouwen en gebruik voor het behoud en bescherming van de archeologische waarden. Deze bestemming functioneert naast de regeling die is verbonden aan de onderliggende bestemming. Onderhavig plangebied is een gebied met deels een middelhoge archeologische verwachting (gebied langs de Havenweg) en deels een lage archeologische verwachting (gebied langs de Schans). In de regels en op de verbeelding correspondeert deze archeologische verwachting respectievelijk met Waarde-Archeologie 1 (WR-A1) en Waarde-Archeologie 2 (WR-A2).

Er mag slechts worden gebouwd indien aanvrager van een bouwvergunning een archeologisch onderzoeksrapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarden naar het oordeel van burgemeester en wethouders voldoende zijn vastgesteld. Er zijn uitzonderingen op het overleggen van een onderzoeksrapport en er kunnen voorwaarden aan de vergunningverlening worden verbonden.

Daarnaast is het verboden om zonder of in afwijking van een aanlegvergunning bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren over een oppervlakte van meer dan 500 m<sup>2</sup>. respectievelijk meer dan 10.000 m<sup>2</sup> waarbinnen bodemingrepen dieper dan 30 cm –Mv (maaiveld) plaatsvinden. Er zijn uitzonderingen mogelijk op het aanlegvergunningstelsel en er kunnen voorwaarden aan de aanlegvergunning worden verbonden.

### 5.3 Algemene regels

In de Algemene regels van hoofdstuk 3 zijn de bepalingen opgenomen die betrekking hebben op het plan als geheel. Dit betreft onder meer de anti-dubbeltelbepaling, algemene bouw- en gebruiksregels de algemene ontheffingsregeling en een algemeen geldend aanlegvergunningstelsel.

#### Anti-dubbeltelbepaling (artikel 6)

Met de anti-dubbeltelregel wordt geregeld dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, eens bij de beoordeling van een bouwvergunning mag worden meegenomen.

#### Algemene bouwregels (artikel 7).

De algemene bouwregels hebben betrekking op alle in het plangebied gelegen bestemmingen, voor zover daarin bebouwing is toegelaten. Het gaat dan om onder meer bepalingen over bouwwerken zoals plinten, pilasters, kozijnen, hemelwaterafvoer, ventilatiekanalen, rookkanalen. Maar ook over overstekende luifels en daken en het bouwen boven een voetpad of rijbaan.

#### Algemene gebruiksregels (artikel 8).

De algemene gebruiksregels bevatten, naast een meer algemeen verbod om gronden en bouwwerken anders dan overeenkomstig de gegeven bestemming te gebruiken, een aantal nader genoemde verboden. Onder andere voor stand- of ligplaats, of voor opslag-, stort- of bergplaats van machines. Maar ook is het verboden gronden te gebruiken als plaats voor sloop-, reparatie-, of andere werkzaamheden aan auto's.

Daarnaast is het verboden gebouwen en onbebouwde gronden te gebruiken voor seksinrichtingen omdat dit al op een andere wijze geregeld is in Amersfoort.

#### De Algemene afwijkingregels (artikel 9)

De regels maken het mogelijk dat burgemeester en wethouders onheffing verlenen voor gebouwtjes van openbaar nut, voor geringe afwijkingen van het bestemmings- en bouwgrenzen evenals van maten en percentages. Uiteraard mag de afwijking geen belemmering opleveren voor aangrenzende terreinen dan wel afbreuk doen aan de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied.

#### Procedurebepalingen bij afwijking

De Algemene wet bestuursrecht (Awb) bevat in afdeling 3.4 bepalingen over de openbare voorbereidingsprocedure van een groot aantal uiteenlopende besluiten van bestuursorganen. De procedure is van toepassing als dat bij wettelijk voorschrift is bepaald, of als het bestuursorgaan (in casu het gemeentebestuur) dit zelf heeft bepaald.

#### De aanlegvergunning algemeen (artikel 10)

Door middel van een stelsel van aanlegvergunningen op gronden met de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering" wordt in het bestemmingsplan een beperking gesteld aan de toegelaten werken en werkzaamheden. Binnen deze bestemming mag pas gebouwd worden na advies van het waterschap Vallei & Eem.

### 5.4 Overgangs- en slotbepalingen

Hoofdstuk 4 bevat twee artikelen. Namelijk de regels over het overgangsrecht (artikel 11) en de slotregel (artikel 12).

#### Het overgangsrecht (artikel 10).

Het overgangsrecht is van toepassing op bebouwing en gebruik dat al bestond bij het in werking treden van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

Een beroep op het overgangsrecht slaagt echter niet als het bijvoorbeeld gaat om gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Verder bevat het artikel over het overgangsrecht ook een hardheidsclausule indien de toepassing van deze regels leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard. In dat geval kunnen burgemeester en wethouders een vrijstelling verlenen.

#### Slotregel (artikel 11).

De slotregel geeft de naam van het bestemmingsplan weer.



## 6 UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN

Bij de beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan gaat het zowel over het overleg dat bij de voorbereiding van het plan gevoerd is, als om de economische uitvoerbaarheid. Bij de uitvoerbaarheid speelt ook de handhaving een belangrijke rol.

### 6.1 Resultaten /klankbord

De gemeenteraad van Amersfoort heeft op 26 januari 2010 ingestemd met het compromisvoorstel van de bemiddelaar voor woonboten. Genoemd voorstel houdt o.a. in dat er aan de Havenweg 10 en aan de Schans 4 ligplaatsen positief zullen worden bestemd. In genoemd raadsvoorstel is aangegeven dat er een postzegel bestemmingsplan dient te worden opgesteld indien de vaststelling van de herziening voor de Isselt vertraging zou oplopen. Gelet op de bekendheid van de materie bij de raad en op grond van de notitie "rol van de raad in RO procedures", van januari 2009, kan model 1 worden gevolgd. Het betreft immers een ontwikkeling die zich afspeelt op perceelsgrootte, er bestaat geen strijdigheid met andere beleidsbeslissingen zoals het detailhandel- of monumentenbeleid en het bestemmen van ligplaatsen voor woonboten past binnen de kaders van provincie en rijk.

### 6.2 Resultaten vooroverleg

Artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De volgende instanties hebben voorliggend bestemmingsplan als ontwerp ontvangen:

- Provincie Utrecht;
- Ministerie van Rijkswaterstaat;
- Ministerie van VROM;
- Natuur en Milieufederatie Utrecht (Nmu);
- Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland;
- Vereniging Amersfoortse Ondernemers (VAO);
- Vereniging Amersfoortse Bedrijven;
- Waterschap Vallei & Eem;
- Brandweer Amersfoort;
- Veiligheidsregio Utrecht (Vru)
- Servicebureau gemeenten;
- Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA).

In de periode van 25 juni 2010 tot 6 augustus 2010 zijn genoemde instanties in de gelegenheid gesteld om hun advies uit te brengen. Onderstaand volgt een samenvatting van de overlegreacties met daarbij opgenomen een reactie (cursief) van het gemeentebestuur.

- **Provincie Utrecht**

Geen reactie ontvangen.

- **Ministerie van Rijkswaterstaat**

Geen reactie ontvangen.

- **Ministerie van VROM**

Het ministerie van VROM geeft per mail aan d.d. 29 juli 2010 dat voorliggend plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen zoals verwoord in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid.

- **Natuur en Milieufederatie Utrecht (Nmu)**

Geen reactie ontvangen.

- **Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland (KvK)**

De Kamer van Koophandel onderschrijft bij brief van 4 augustus 2010 voorliggend bestemmingsplan op basis van twee argumenten. Ten eerste ziet de KvK het compromisvoorstel van de bemiddelaar (waarin tevens de belangen van het bedrijfsleven zijn opgenomen) vertaald in voorliggend plan. Ten tweede sluit voorliggend plan aan op het plan "Isselt richting 2030; Broedplaats voor MKB-ondernemerschap", dat is opgesteld vanuit de VAO, VAB en de KvK. Hierin wordt aangegeven dat er een strategische indeling van het terrein moet worden gehanteerd

naar de toekomst toe, zowel vanuit het bedrijfsleven als vanuit de gemeente (van zware industrie aan de Neonweg naar kantoorfuncties richting de Kop van Isselt/centrum). Het feit dat de woonboten nu verplaatst worden van de Neonweg richting de Schans en de Havenweg, past binnen deze strategische indeling. Tot slot wordt de kanttekening geplaatst dat de KvK het van belang vindt dat de ontwikkeling van het bedrijfsleven binnen voorliggend bestemmingsplan voorop staat.

*Gemeentelijke reactie:*

*De door de KvK gegeven reactie nemen wij ter harte en voor kennisgeving aan.*

- **Vereniging Amersfoortse Ondernemers (VAO)**

De VAO maakt zich sterk voor de belangen van ondernemers in het MKB. Voorliggende herziening van het bestemmingsplan zou mogelijk de belangen van onze leden kunnen betreffen. De VAO is echter van mening dat de herziening van dit bestemmingsplan een groter bereik heeft dan alleen die van de belangen van onze leden. Omdat, voor zover de VAO kan overzien, het niet een specifiek belang raakt van een van onze leden dan wel de vereniging als totaal, doet de VAO geen uitspraak over het thans voorliggende plan.

*Gemeentelijke reactie*

*De door de VAO gegeven reactie nemen wij voor kennisgeving aan.*

- **Vereniging Amersfoortse Bedrijven (VAB)**

Geen reactie ontvangen.

- **Waterschap Vallei & Eem**

Bij brief van 3 augustus 2010 verzoekt het Waterschap Vallei & Eem om in hoofdstuk 2, waarin het beleid van de relevante organisaties is opgenomen, ook een korte beschrijving op te nemen van het beleid van het Waterschap. Momenteel onderzoekt het Waterschap Vallei & Eem of de Isselt extra beschermd moet worden tegen overstroming vanuit de Eem en hoe deze bescherming vormgegeven kan worden. In het najaar van 2010 start de besluitvorming over het eventueel treffen van maatregelen op nationaal en provinciaal niveau. Verzocht wordt om hierover in paragraaf 4.6 een alinea op te nemen.

*Gemeentelijke reactie:*

*Bij ruimtelijke ontwikkelingen is water mede ordenend en moet ook bij de inrichting met water rekening gehouden worden. De beleidslijnen die van belang zijn op nationaal-, provinciaal- en waterschapsniveau worden allen beschreven in de waterparagraaf 4.6. Deze clustering op onderwerp zorgt voor helderheid en overzichtelijkheid. Vandaar ook dat het beleid van Waterschap Vallei & Eem in de waterparagraaf een plek heeft gekregen. Het overstromingsrisico van de Isselt is in genoemde paragraaf 4.6 verwerkt.*

- **Brandweer Amersfoort**

Het advies van de brandweer beperkt zich tot de ligging, aanwezige bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid van de woonboten. De externe veiligheid wordt door de Veiligheidsregio Utrecht getoetst.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van het openbare wegennet worden de volgende voorwaarden genoemd:

1. De wegen dienen te voldoen aan de specifieke afmetingen van brandweervoertuigen, namelijk:
  - 1.1. Totaal gewicht brandweervoertuig 25 ton en asbelasting 10 ton.
  - 1.2. Doorgangshoogte 4,2 meter
  - 1.3. Rijbaanbreedte 3,5 meter
  - 1.4. Buitenbochtstraal 10 meter en binnenbochtstraal 5,5 meter
2. Een brandweervoertuig dient de toegang van een woonboot tot een afstand van ten hoogste 40 meter te kunnen benaderen.
3. Wegmeubilair mag de doorgang door de brandweer niet hinderen. Afsluitingen en dergelijke in overleg met de brandweer.

Voor de brandweer is het wenselijk dat elke woonboot een adressering krijgt. Meldingen die gekoppeld zijn aan een (woon)adres komen in het navigatiesysteem van de brandweervoertuigen waardoor een snelle opvolging kan plaatsvinden.

Met betrekking tot het gebruik van openbaar water als bluswatervoorziening gelden de volgende voorwaarden:

- goede mogelijkheid bieden om auto- of motorspuit op te kunnen stellen;
- de totale afstand tussen het water en de opstelplaats is maximaal 8 meter;
- een zuighoogte heeft van maximaal 5 meter;
- een diepte heeft van minimaal 1 meter in verband met de zuigkorf;
- om de bruikbaarheid van open water bij vorst te kunnen garanderen, zullen er maatregelen (fysiek en procedureel) getroffen moeten worden om een deel van het open water ijsvrij te houden;
- geen zwerfvuil.

Om brandoverslag tussen woonboten te voorkomen wordt een onderlinge afstand van minimaal 5 meter als veilig gezien. In het bestemmingsplan wordt deze specifieke gebruiksregel genoemd onder paragraaf 2.3 lid b.

#### Conclusie

De brandweer adviseert positief op dit plan als voldaan wordt aan bovengenoemde voorwaarden. Bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen dienen in deze fase van het plan meegenomen te worden om een goede repressieve dekking te kunnen bieden.

#### *Gemeentelijke reactie*

*Bovengenoemde voorwaarden met betrekking tot de bereikbaarheid, de bluswatervoorzieningen en de brandoverslag zullen in acht worden genomen bij de verdere ontwikkeling van voorliggend plan.*

#### • **Veiligheidsregio Utrecht (Vru)**

De veiligheidsregio Utrecht heeft ten aanzien van de externe veiligheid van het plangebied geen opmerkingen en adviseert positief op het bestemmingsplan.

#### *Gemeentelijke reactie*

*De door de Vru gegeven reactie nemen wij voor kennisgeving aan.*

#### • **Servicebureau gemeenten**

Het Servicebureau gemeenten op 9 juli 2010 tekstuele en aanvullende opmerkingen gemaakt.

#### *Gemeentelijke reactie*

*De door het Servicebureau gemeenten gegeven tekstuele en aanvullende opmerkingen zijn verwerkt in de Toelichting.*

#### • **Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA).**

De SGLA heeft contact gezocht met enkele woonbootschippers en heeft op basis van dat overleg een aantal vragen en opmerkingen:

- Waarom zijn de tuinen van de Schans niet gelijk meegenomen in voorliggend bestemmingsplan;
- Waarom worden alle woonbootbewoners bij naam genoemd in de Toelichting;
- Uit de Toelichting blijkt niet waarom de gehele oever aan de Havenweg twee dubbelbestemmingen heeft gekregen. Wat is de archeologische waarde van de kade en welke regels gaan wanneer gelden. Gevreesd wordt dat de woonschippers met allerlei extra eisen wordt geconfronteerd door de dubbelbestemming Verkeers/verblijfsgebied en Waarde Archeologie;
- Onduidelijk is of de 6 extra bergingen wel kunnen worden gerealiseerd met het oog op de dubbelbestemming. Gedacht wordt dat de bestemmingsomschrijving in hoofdstuk 2, artikel 1.1 sub g. moet worden aangepast met betrekking tot die extra bergingen;
- Voor het stukje Havenweg haaks op het water is onduidelijk waarom hier de dubbelbestemming Waterstaat/waterkering wordt toegekend;
- De omschrijving van het begrip "ligplaats" is cryptisch en roept vragen op. Door wie of wat wordt de ligplaats aangewezen en wordt daarmee de ligplaats voor één woonschip bedoeld of het stuk water waar meerdere schepen liggen;
- De voor water aangewezen gronden zijn tevens bestemd voor floatlands ingevolge artikel 2.1 sub f. Dit is in strijd met de gemaakte afspraken omdat de ruimte tussen de woonschepen gebruikt mogen worden door de woonschippbewoners voor bijvoorbeeld bijboten;

- In artikel 2.3, sub b wordt de maximale breedte op 6 meter gesteld terwijl het compromisvoorstel 6,5 meter aangeeft en de maximale hoogte bedraagt 4 meter terwijl afgesproken is dat de “gothoogte” van een woonschip of ark 4 meter zou bedragen.

#### *Gemeentelijke reactie*

- *In de Eem ter hoogte van de Schans liggen vier woonboten welke in voorliggend bestemmingsplan zijn opgenomen. Deze woonboten maken deel uit van voorliggend plan. De bijbehorende ruimte op de oeverzijde voor tuin e.d. langs de Liniedijk wordt echter meegenomen in de planherziening van het bestemmingsplan Maatweg.*

*Het Maatweggebied wordt in zijn geheel opnieuw ingericht. Hierbij is de bouw van een nieuw ziekenhuis en de bouw van het Huis van de Watersport voorzien. Een belangrijke randvoorwaarde bij de herinrichting van het gebied is het tot stand brengen van de ecologische verbindingzone (EVZ) in het gebied. Het Streekplan 2005 – 2015 van de provincie Utrecht geeft aan dat het Maatweggebied deels gelegen is binnen de Groene contour die ter plaatse gevormd wordt door de nog in te richten EVZ. Ter bescherming van de gebieden binnen de Groene contour is het Nee tenzij-regiem van toepassing. Dit betekent dat plannen, projecten en bestemmingswijzigingen in gebieden binnen of in de nabijheid van de groene contour niet zijn toegestaan tenzij door een ‘Nee, tenzij toets’ is vastgesteld dat de plannen de wezenlijke waarden en kenmerken van het gebied niet aantasten.*

*De oever van de Liniedijk ter hoogte van de vier woonboten valt sinds start planvorming onder de herinrichting van het Maatweggebied en wordt in het bestemmingsplan Maatweg meegenomen alsook in de toetsing aan bovengenoemd Nee, tenzij regiem”.*

*In goed overleg met de projectgroep Maatweg en het Waterschap Vallei & Eem is het inrichtingsplan voor de Schans (Eindadvies bemiddelaar deel 1, blz 6 en 7) samen met de bewoners nader uitgewerkt. De uitvoering valt samen met de dijkverbetering ter plaatse die onder verantwoordelijkheid valt van het Waterschap.*

*Met in achtneming van vorenstaande gang van zaken is het niet wenselijk om de plangrens nu aan te passen. Overigens zijn de woonbootbewoners vanaf het begin hiervan op de hoogte gesteld. Onderhavige plangrens doet niets af aan de rechtszekerheid. Tegen beide bestemmingsplannen kan immers zienswijzen worden ingediend.*

- *De namen zullen inderdaad worden geanomiseerd.*
- *In lijn met de nieuwe archeologiewetgeving is de Amersfoortse ABP-kaart omgezet in een archeologische beleidskaart waar per gebied wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de archeologie bij het ontwikkelen en uitvoeren van plannen / bodemversturende projecten. De nieuwe beleidskaart kent een onderverdeling in gebieden met verschillende kleuren. Voorliggend plangebied ligt in een gebied met een hoge archeologische verwachting binnen de bebouwde kom. Per gebied is een beleidsadvies geformuleerd. Gezien de daarbij betrokken belangen en de wettelijke plicht om in de bestemmingsplannen nadrukkelijk rekening te houden met archeologie wordt in voorkomende gevallen gekozen voor een dubbelbestemming. Dit brengt goed tot uitdrukking dat archeologie op zichzelf dient te worden beoordeeld en ten opzichte van de medebestemming van primair belang is. De dubbelbestemming omvat een eigen stelsel van regels voor bouwen en gebruik, dat functioneert naast (of boven) de regeling die is verbonden aan de onderliggende bestemming. De dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie en Waterstaat – Waterkering die gelegd zijn op de bestemming Verkeer – verblijfsgebied gelden naast elkaar. Aan de bijbehorende regels genoemd in artikel 1, 3 en 4 zal dan ook moeten worden voldaan.*
- *De 6 extra bergingen/containers worden mogelijk gemaakt door de volgende regels: artikel 1.2.1, sub c juncto artikel 1.2.4, sub a, onder 4. Hierin is bepaald dat containers zijn toegestaan in de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied.*
- *Deze dubbelbestemming kan inderdaad worden verwijderd.*
- *Het woord “aangewezen” en “ligplaats” zullen we schrappen waardoor de begripomschrijving helderder wordt.*
- *Het bestemmingsplan biedt in principe de mogelijkheid om tussen de woonboten op de voor “water” aangewezen gronden floatlands aan te leggen. De feitelijke aanleg van een floatland moet wel worden getoetst door de brandweer aan bijvoorbeeld de brandveiligheidseisen. In verband met de brandveiligheidseis moet namelijk de 5 meter tussenruimte tussen twee woonboten worden gehanteerd. Overigens zijn er met de woonbootbewoners geen afspraken gemaakt dat zij de ruimte tussen de woonschepen zouden mogen gebruiken voor bijvoorbeeld bijboten.*

- *De breedte van de ligplaats mag niet meer bedragen dan 7 meter gemeten vanaf de meerpaal gelegen aan de kant van de wal; de breedte van de woonboten mag niet meer bedragen dan 6 meter en dient in de breedte van de ligplaats te vallen; de hoogte van een woonboot mag niet meer bedragen dan 4 m, gemeten vanaf het waterpeil. Voor woonboten die niet voldoen aan genoemde afmetingen wordt op grond van de 10 % algemene ontheffingsregels ontheffing verleend (onder de Wabo: afwijken). Met deze ontheffing kunnen alle woonboten binnen genoemde maatvoering passen.*

### 6.3 Vaststellingsprocedure

De vaststelling zal verder plaatsvinden conform de procedure als beschreven in de notitie "rol van de raad in RO procedures".

### 6.4 Economische uitvoerbaarheid: Grondexploitatie

#### *Algemeen*

Sinds 1 juli 2008 is op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) het verplichte kostenverhaal aan de orde bij bestemmingsplannen, wijzigingsplannen en projectbesluiten welke voorzien in aangewezen bouwplannen. Als aangewezen bouwplan heeft o.a. te gelden een of meer woningen en een of meer hoofdgebouwen. Is bij een van voornoemde plannen of besluiten sprake van een aangewezen bouwplan dan dient de raad van de gemeente ten tijde van de vaststelling van dat plan of besluit tevens een besluit omtrent de vaststelling van een exploitatieplan te nemen. De raad van de gemeente dient een exploitatieplan vast te stellen tenzij het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins is verzekerd en stellen van locatie-eisen niet noodzakelijk is. Het verhaal van kosten van de grondexploitatie is bijvoorbeeld anderszins verzekerd in geval van gronduitgifte.

#### *Aangewezen bouwplan of niet?*

Voor het beantwoorden van de vraag of er sprake is van een aangewezen bouwplan dient allereerst de vraag te worden beantwoord of de Woningwet van toepassing is op de Amersfoortse woonboten.

De begripsbepaling van voorliggend bestemmingsplan luidt als volgt:

woonark: een drijvend lichaam met een rechthoekige hoofdvorm die niet op varen duidt, dat gelegen is op een vaste ligplaats en bedoeld is voor permanente bewoning, niet zijnde een waterwoning, welke in het kader van het plan niet wordt aangemerkt als een bouwwerk in de zin van de Woningwet;

woonschip: een varend schip met een als zodanig herkenbaar uiterlijk dat geschikt is voor permanente bewoning welke in het kader van het plan niet wordt aangemerkt als een bouwwerk in de zin van de Woningwet;

woonboot: een woonark of een woonschip.

Uit de uitspraak van 17 september 2009 waarbij een handhavingsverzoek van een viertal woonboten aan de Schans, ingediend door Van der Kamp en Mebin, werd afgewezen door de rechtbank Utrecht blijkt het volgende:

"De Woningwet is niet van toepassing op woonschepen. Dit vloeit voort uit de wetsgeschiedenis en blijkt ook uit de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 september 1997, LJN AP6983 en 12 juli 2006, LJN AY3703.

Aangezien de rechtbank niet gebleken is dat de woonschepen op een dergelijke wijze verankerd zijn dat zij aangemerkt moeten worden als bouwwerk in de zin van artikel 1 van de Woningwet, zijn de Woningwet en het Bouwbesluit niet van toepassing op de in het geding zijnde vier woonschepen". Belangrijk om vast te stellen is dat het bij de woonboten aan de Schans gaat om drie woonarken en één woonschip.

De conclusie is dan ook, op grond van bovenstaande uitspraak, dat de Amersfoortse woonboten (zowel arken als schepen) geen bouwwerken zijn, niet vallen onder de Woningwet en er dus geen sprake is van een aangewezen bouwplan waarvoor een exploitatieplan moet worden opgesteld danwel dat de kosten anderszins verzekerd moeten zijn.

Bovendien zijn de woonboten onderworpen aan het gemeentelijk woonschepenbeleid zoals opgenomen in de APV en is voor het hebben van een ligplaats is een ligplaatsvergunning nodig. Daarnaast worden er individuele huurcontracten gesloten met woonbootbewoners en dient er liggeld te worden betaald per strekkende meter voor het recht om aan te meren langs gemeentegrond.

*Financiën in onderhoudig plangebied.*

Op grond van het BRO moet er een onderzoek gedaan worden naar de uitvoerbaarheid van het plan. In dit verband is ook de financieel economische uitvoerbaarheid van het plan in beeld gebracht. Hierbij is onderzocht welke kosten en opbrengsten voortvloeien uit het project "Ligplaatsen Woonboten" en wat het saldo is.

**Vertrekpunt Raadsbesluit (26-01-2010)**

In het Raadsbesluit waren de uitvoeringskosten van het project Woonschepen Isselt begroot op €1.875.000. De opbrengsten waren na de wijzigingen naar aanleiding van het raadsbesluit begroot op €1.775.000. Het restant tekort, waarvoor geen dekking was, bedroeg €100.000. Er is getracht de kosten te verlagen maar dat is niet mogelijk gebleken.

**Actualisatie financiën uitvoering Raadsbesluit**Wijzigingen aan de kostenkant*Inrichting Havenweg (tekort € 64.000)*

De gemeente heeft het inrichtingsplan samen met de bewoners uitgewerkt. Het vertrekpunt is het voorstel van Moens en het raadsbesluit. Nadere uitwerking van het raadsbesluit met de bewoners leidt tot een inrichtingsplan dat € 64.000 duurder is dan geraamd in het raadsvoorstel. De kosten zijn hoger geworden door de keuze van duurzame bergingen ter voorkoming van beheerkosten, hogere kosten van aansluitingen van de voorzieningen, inrichting van de werkplekken (terrein voor containers) en de plaatsing van een extra werkboot.

*Vergoedingen bewoners (tekort €30.000)*

De post "vergoedingen" aan bewoners zijn hoger geworden dan geraamd. Tijdens de verdere onderhandelingen met de bewoners was een extra budget van €30.000 nodig.

*Overige kosten (tekort €50.000)*

De gemeente heeft inmiddels twee woonschepen uitgekocht. De kosten van de aankoop van deze schepen, inclusief de kosten van externe deskundigen zijn hoger uitgevallen dan begroot.

Wijzigingen aan de opbrengstenkant*Bijdrage provincie (tekort €150.000)*

Doordat de provincie de afspraken over de bijdrage aan Blue Port anders interpreteert dan wij, moeten wij er rekening mee houden dat de bijdrage er niet komt. De provincie koppelt de bijdrage van € 250.000 aan de komst van Blue Port in Amersfoort. Het is nog geen definitief tekort, maar het is onzeker dat de bijdrage van de provincie er komt. Om die reden stellen wij voor om een dekking te reserveren. De provincie is wel bereid om €100.000 aan het project bij te dragen voor de externe veiligheid.

*Andere overheden en derden (tekort €200.000)*

Ten tijde van het raadsvoorstel is rekening gehouden met een extra bijdrage vanuit andere overheden en derden. Tot nu toe is het echter niet mogelijk gebleken om hier concrete toezeggingen van te krijgen. Wij blijven ons hier wel voor inspannen. Vanwege de onzekerheid stellen wij voor om hiervoor dekking te reserveren.

Totaal overzicht**Tekorten:**

100.000.	(raadsbesluit)
64.000.	(IP Havenweg)
30.000.	(vergoedingen)
50.000.	(overige kosten)
244.000.	totaal

**Verminderde opbrengsten:**

250.000.	(reservering in geval geen bijdrage Blue Port)
<u>200.000.</u>	(tot nu toe geen bijdrage van derden)
450.000.	totaal

**Extra opbrengsten:**

100.000.	bijdrage provincie voor externe veiligheid
----------	--

**Optelling:**

244.000.	tekorten
200.000.	verminderde opbrengsten
<u>250.000.</u>	risico bijdrage Blue Port
694.000.	totaal tekort inclusief risico
694.000.	totaal tekorten inclusief risico
- 100.000.	totaal opbrengsten
<b>594.000.</b>	<b>uiteindelijk tekort inclusief risico per januari 2011</b>

***Voorstel dekking tekort***

De raad heeft besloten om dit extra bedrag van 0,594 miljoen te dekken ten laste van de saldireserve.

***Conclusie***

Aangezien er met de bewoners overeenstemming is, de meeste werkzaamheden binnen korte tijd na vaststelling van het bestemmingsplan kunnen worden gedaan, kan worden geconcludeerd dat de uitvoering van dit bestemmingsplan binnen 10 jaar mogelijk is.

**6.5 Handhaving van het plan**

De gemeenteraad heeft begin 2002 de nota Handhavingsbeleid Ruimtelijke Regelgeving vastgesteld. Daarmee is de intentie uitgesproken om actief handhavend op te treden tegen situaties die strijdig zijn met de ruimtelijke regelgeving en de bouwregelgeving. In principe zal worden opgetreden door middel van een dwangsom of door middel van bestuursdwang tegen met het bestemmingsplan strijdige situaties. Niet aanvaardbare situaties worden gewraakt. Het handhavingsbeleid wordt actief uitgevoerd. Bij bouwen zonder (of in afwijking van de) bouwvergunning en gebruik in strijd met de bestemming zal strikt worden opgetreden.