



RAADSVOORSTEL

Van	: Burgemeester en Wethouders	Reg.nr.	: 3705761
Aan	: Gemeenteraad	Datum	: 10 februari 2011
Portefeuillehouder	: Wethouder M.C. Barendregt	Agendapunt	: HB-3
B&W-vergadering	: 15-02-2011		
De Ronde	: 15-03-2011		
Agenda Het Besluit	: 26-04-2011		
Vastgesteld besluit	: 26-04-2011		

TITEL

Vaststellen bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten

BESLISPUNTEN

1. Het bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten gewijzigd vast te stellen, inclusief de zienswijzennota;
2. voor het plangebied van het bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten geen exploitatieplan vast te stellen;
3. de extra kosten van 0,594 miljoen vooralsnog te dekken ten laste van de saldireserve.

AANLEIDING

Doel van het bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten is om een goede planologisch juridische oplossing te geven voor de woonboten op het industrieterrein Isselt waarbij rekening wordt gehouden met bestaande milieucontouren (geluid, geur, externe veiligheid, etc.) van aanwezige bedrijven.

Op 26 januari 2010 heeft uw gemeenteraad besloten om conform het compromisvoorstel deel 3 van bemiddelaar Moens aan de Havenweg tien en aan de Schans vier ligplaatsen voor woonboten aan te wijzen en in te richten. Voorliggend ontwerpbestemmingsplan regelt de ligplaatsen voor woonboten. Uw raad is op 21 september 2010 over het ontwerpbestemmingsplan geïnformeerd met raadsinformatiebrief nr. 2010-92 volgens model 1 van de notitie "Rol van de raad in RO-procedures".

Het ontwerpbestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten heeft ter inzage gelegen en er zijn 9 zienswijzen ingediend. In de bijgevoegde zienswijzennota "Ontwerpbestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten" zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. De zienswijzen hebben aanleiding gegeven om voorliggend bestemmingsplan te wijzigen. De wijzigingen zijn voornamelijk aanvullend van aard. De wijzigingen zijn opgesomd in paragraaf 3 van de zienswijzennota.

Historie

Ons college heeft op 7 mei 2008 besloten om uw raad voor te stellen om een vrijstellingsprocedure ex artikel 19, lid 1 WRO te starten om de locaties van de woonboten een passende juridische planologische regeling te geven.

Uw raad heeft vervolgens op 27 mei 2008 een amendement aangenomen waarbij ons college werd verzocht een onafhankelijke bemiddelaar in te zetten die een voor alle betrokkenen acceptabele eindsituatie in beeld moest brengen. De onafhankelijke bemiddelaar heeft een 'eindadvies bemiddelingsproces project woonschepen' opgesteld. Uw raad heeft op 26 januari 2010 ingestemd met deel 3 van het compromisvoorstel van de bemiddelaar. Dat betekent dat er tien ligplaatsen aan de Havenweg en vier ligplaatsen aan de Schans worden ingericht voor woonboten.

BEOOGD EFFECT

Vaststellen van het bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten om de ligplaatsen voor woonboten te regelen op basis waarvan het inrichtingsplan kan worden uitgevoerd en de huurovereenkomsten kunnen worden opgesteld.

Inrichtingsplan Havenweg

Voor de verplaatsing van de woonschepen aan de Havenweg moet de kade wordt heringericht. Zo moeten er een geluidscherm, bergingen en aansluitingen worden geplaatst. Daarnaast moeten er 6 “werkplekken” (terrein voor een container) worden ingericht. Over de hoofdelementen is er overeenstemming met de bewoners. Er moeten nog specifieke afspraken gemaakt worden over de invulling van de tuinen en de kade.

Huurcontracten

Voor de verplaatsing worden alle huurcontracten gestandaardiseerd en vernieuwd. Na intensief overleg met de bewoners is een concepthuurcontract tot stand gekomen waar zowel wij als de bewoners zich in kunnen vinden.

ARGUMENTEN*1.1 Het voorstel heeft de instemming van de woonbootbewoners.*

Met het voorstel zijn alle woonbootbewoners akkoord gegaan. Ook de officiële instanties kunnen zich in het ontwerpbestemmingsplan vinden zoals: provincie Utrecht, Waterschap Vallei en Eem, Kamer van Koophandel, Vereniging van Amersfoortse Ondernemers, Vereniging van Amersfoortse Bedrijven en Ministerie van VROM.

KANTTEKENINGEN*1.1 Omliggende bedrijven stellen in hun belangen geschaad te worden.*

Er zijn van de in totaal 9 ingediende zienswijzen 7 zienswijzen ingediend door omliggende bedrijven. De bedrijven stellen in het algemeen dat zij door de komst van de woonboten vooral in hun belangen worden geschaad en dat het nadelige consequenties heeft voor de bedrijfsexploitatie. De kans is daarom aanwezig dat zij gebruik maken van de beroepsmogelijkheid bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

FINANCIËN**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

Na het raadsbesluit, is er gestart met de uitvoering van het besluit. Inmiddels is aan de hand van de nadere uitwerking een actualisatie van de financiën gemaakt.

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)
<u>50.000.</u>	(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
- <u>100.000.</u>	totaal opbrengsten
594.000.	uiteindelijk tekort inclusief risico per januari 2011

Zonder zicht op de dekking van het tekort, is er geen sprake van een economisch uitvoerbaar bestemmingsplan.

Voorstel dekking tekort

Ons voorstel aan u is om dit extra bedrag van 0,594 miljoen voorsnog te dekken ten laste van de saldireserve. De stand van de saldireserve bedraagt op dit moment exact € 6 miljoen, na aftrek van lopende verplichtingen. Dat is overeenkomstig de door u vastgestelde norm in de nota reserves en voorzieningen. Het is daarom van belang dat de saldireserve zo snel als mogelijk weer wordt aangevuld. Bij de bestemming van het rekeningssaldo 2010 zullen wij u zodanige voorstellen voorleggen dat de saldireserve bij voorrang met dit bedrag weer wordt aangevuld.

Uw raad dient een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waar sprake is van een aangewezen bouwplan. Van een aangewezen bouwplan is bijvoorbeeld sprake bij de bouw van een of meer woningen of de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m². Omdat voorliggend bestemmingsplan hier niet in voorziet hoeft uw raad geen exploitatieplan vast te stellen. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan dient uw raad dat expliciet te besluiten.

VERVOLG

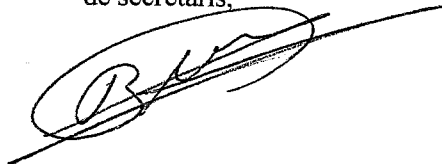
Het bestemmingsplan ligt zes weken ter inzage voor beroep. De zienswijzennota wordt naar de indieners gestuurd, er volgt over de vaststelling van het bestemmingsplan en over de beroepsmogelijkheid daartegen een publicatie in de Stadsberichten, de Staatscourant, op de gemeentelijke website en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Als het bestemmingsplan onherroepelijk is wordt de stad geïnformeerd via de gemeentelijke Stadsberichten.

BETROKKEN PARTIJEN

Met het compromisvoorstel zijn alle woonbootbewoners akkoord gegaan. Ook de officiële instanties kunnen zich in het ontwerpbestemmingsplan vinden zoals: provincie Utrecht, Waterschap Vallei en Eem, Kamer van Koophandel, Vereniging van Amersfoortse Ondernemers, Vereniging van Amersfoortse Bedrijven en Ministerie van VROM.

Burgemeester en wethouders van Amersfoort,

de secretaris,



H. Huitink

de burgemeester,



L.M.M. Bolsius

Bijlagen

- ontwerp-raadsbesluit
 - Zienswijzennota (nr. 3641498)
-

RAADSBESLUIT

Reg.nr. 3705761

De raad van de gemeente Amersfoort;

op basis van het voorstel van burgemeester en wethouders van 10 februari 2011, sector SOB/RO (nr.3705761);

b e s l u i t:

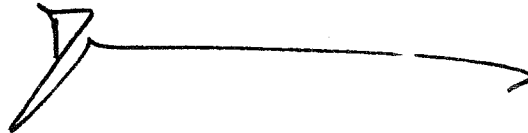
1. het bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten gewijzigd vast te stellen, inclusief de zienswijzennota;
2. voor het plangebied van het bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten geen exploitatieplan vast te stellen;
3. de extra kosten van 0,594 miljoen vooralsnog te dekken ten laste van de saldireserve.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 26 april 2011.

de griffier



de voorzitter



Aanvullende memo



N.a.v. De Ronde van 15 maart 2011 Bestemmingsplan "Ligplaatsen voor woonboten"

Aanleiding

Tijdens de Ronde van 15 maart 2011 inzake het ontwerp bestemming "ligplaatsen voor woonboten" heeft wethouder M.C. Barendregt een toelichtende memo toegezegd aan de raad.

De volgende onderwerpen zouden schriftelijk worden toegelicht:

1. De piekgeluiden in de huidige situatie van Van der Kamp;
2. de financiering (het dekkingsvoorstel van het tekort);
3. een aantal kleine aanpassingen in het bestemmingsplan.

1. Piekgeluiden in de huidige situatie Van der Kamp (op de bestaande ligplaatsen aan de Schans)

In de huidige vergunde situatie van het bedrijf Van der Kamp is het mogelijk om ook 's avonds en 's nachts schepen te laden en lossen. Volgens opgave van het bedrijf (tijdens de ronde op 15 maart 2011 en na afloop daarvan) wordt er in de praktijk ook gebruik gemaakt van deze vergunde ruimte, en wel voor 5 schepen per twee weken. Daarbij wordt ook gebruik gemaakt van de avond – en nachtperiode. Veelal in de vroege ochtend (tussen 6 en 7 uur 's ochtends).

In een memo van DHV (Geluid bij nieuw hoekpunt ligplaatsen Schans, januari 2011) is nader ingegaan op de optredende piekgeluidniveaus. Deze piekniveaus kunnen in de huidige situatie oplopen tot 80 dB(A). Dit is de meest negatieve positie, waarbij het te lossen schip op de meest oostelijke locatie is gelegen (op korte afstand van de dichtstbij gelegen woonboot) en waarbij de grijper van de kraan bij het lossen met een harde klap tegen de scheepswand botst. In de praktijk zullen de geluidpieken veel lager zijn, omdat er meestal geen sprake is van deze meest negatieve situatie.

Het beperken van dit soort geluidpieken is op twee manieren mogelijk:

1. Via gedragsmaatregelen, waarbij de machinist zorgvuldig de grijper in het ruim laat zakken (en niet met een harde klap), vooral als het ruim bijna leeg is;
2. Door het te lossen schip zo veel mogelijk westelijk te laten aanleggen, zodat de afstand tussen het ruim van het schip en de woonboten zo groot mogelijk is. Van belang hierbij is dat de kraan op rails rijdt en dus niet aan een vaste plaats is gebonden en met de kraan ook een variabel bereik heeft.

In de vigerende milieuvergunning is nog geen rekening gehouden met de woonboten, ook al waren ze destijds al wel aanwezig. Wij verwachten dat de provincie Utrecht (die de vergunning opstelt) bij een eerstvolgende revisie van de vergunning, wel met de woonboten rekening zal houden. Omdat het om vergunde activiteiten gaat is het zeer onwaarschijnlijk dat de provincie deze activiteiten zal gaan verbieden, of onhaalbare grenswaarden zal gaan stellen.

De standaard grenswaarde voor piekgeluiden (die overigens primair geldt voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen, dus niet voor woonboten) bedraagt 70 dB(A) overdag, 65 dB(A) in de avond en 60 dB(A) in de nachtperiode.

Op grond van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening kan deze waarde worden verhoogd tot 75, 65 en 65 dB(A) in resp. de dag-, avond- en nachtperiode. In de meest negatieve situatie worden deze laatste waarden met maximaal 15 dB(A) overschreden.

Met bovengenoemde maatregelen kan deze overschrijding aanzienlijk worden verkleind. Of met de maatregelen voldaan kan worden aan de genoemde waarde van 65 dB(A) is evenwel onzeker. De provincie kan dan overwegen dat een beperkte overschrijding van die waarde toelaatbaar is, omdat het bestaande reeds vergunde activiteiten betreft. Wel kunnen daarbij realistische aanvullende voorwaarden worden gesteld, zoals bovengenoemde maatregelen 1 en 2 en een beperking in tijd, bijvoorbeeld niet tussen 8 uur 's avonds en 6 uur 's ochtends. Dit soort geluidpieken wordt dan ten eerste zo veel mogelijk voorkomen en voor zover ze nog wel optreden doen ze zich alleen voor in de vroege avondperiode en de rand van de nachtperiode (tussen 6 en 7 uur).

Piekgeluiden Van der Kamp op de nieuwe ligplaatsen aan de Schans

De nieuwe ligplaatsen liggen op grotere afstand van de kade van Van der Kamp dan de huidige ligplaatsen. In de nieuwe situatie als vastgelegd in het bestemmingsplan zijn de optredende geluidpieken daardoor substantieel lager (tot 7 dB(A)) dan in de huidige situatie. In zoverre zal het hernieuwd verlenen van een milieuvergunning in de nieuwe situatie eenvoudiger zijn en met beperktere (gedrags)maatregelen gepaard gaan dan in de huidige situatie.

Gelet hierop en er van uitgaande dat in de praktijk geluidpieken in de avond- en de nachtperiode hoger dan 65 dB(A) vermeden kunnen worden dan wel slechts incidenteel voor zullen 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.

2. Financiering (dekkingvoorstel van het tekort)

Ons voorstel aan u is om dit extra bedrag van € 0,594 miljoen te dekken ten laste van de Reserve Ruimtelijke Investerings. Concreet betekent dit het volgende: Op dit moment heeft het tekort nog het karakter van een (realistische) raming. Zodra de kosten zijn gemaakt (op zijn vroegst halverwege 2011) en het tekort zich daadwerkelijk voordoet, zal uw raad in het betreffende jaar bij de bestemming van het rekeningresultaat gevraagd worden in te stemmen met het onttrekken van een bedrag van € 0,594 miljoen aan de RRI.

3. Een aantal kleine aanpassingen in het bestemmingsplan

A. artikel 4.3 (voorheen artikel 2.3) wordt sub c toegevoegd:

In de reactienota op blz. 23 bij punt 3 wordt voorgesteld om aan de gebruiksregels artikel 2.3.c toe te voegen waarin wordt opgenomen dat de woonboten slechts mogen worden afgemeerd nadat de geluidswerende voorzieningen zijn aangetroffen. Dit geeft een bestuursrechtelijke handhavingmiddel.

Omdat een aantal woonboten er nu al legaal liggen, komen deze woonboten door deze artikel in een illegale situatie terecht. Om dat te voorkomen wordt voorgesteld om de tekst als volgt aan te passen.

“de verplaatsing van de woonboten zal niet eerder plaatsvinden dan nadat de geluidwerende voorzieningen getroffen zijn”.

B. vergroting van het gebied voor de ligplaatsen

Een afspraak met een woonschipper (onderdeel van het compromisvoorstel Moens 3) is dat hij een werkboot (een ponton van 20 meter) mag plaatsen aan de kade van de Havenweg, ter compensatie omdat zijn nieuwe ligplaats kleiner wordt. Hiervoor moet het bestemmingsgebied voor de ligplaatsen worden vergroot. Deze wijziging is op de plankaart aangegeven.

C. Aantal werkplekken wordt verkleind

In het ontwerpbestemmingsplan is het juridisch mogelijk gemaakt dat er zes werkplekken (een terrein met mogelijkheid om een container te plaatsen) kunnen worden gecreëerd aan de Havenweg. Doordat twee bewoners de container in hun tuin willen plaatsen, kunnen twee werkplekken komen te vervallen. In principe kan het gebied verkleind worden maar voorgesteld wordt om het bestemmingsgebied zo te laten om zo tot een optimale oplossing te komen voor de vier werkplekken in verband met ontsluiting van het perceel Havenweg 23 en de aanwezigheid van een aantal grote bomen.

Zienswijzennota

“Ontwerpbestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten”

Inhoudsopgave

1. Inleiding

- 1.1. Status zienswijzennota
- 1.2. Procedure bestemmingsplan
- 1.3. Ingekomen zienswijzen en ontvankelijkheid

2. Zienswijzen: samenvatting, beoordeling en conclusie

3. Wijzigingen in het bestemmingsplan

- 3.1 Verbeelding
- 3.2 Regels

1 Inleiding

1.1 Status zienswijzennota

In de voorliggende zienswijzennota “Ligplaatsen voor woonboten” worden de zienswijzen behandeld die zijn ontvangen tegen het ontwerpbestemmingsplan “Ligplaatsen voor woonboten”. Deze zienswijzennota behoort bij het besluit van de gemeenteraad over de vaststelling van dit bestemmingsplan.

De zienswijzennota bestaat uit drie hoofdstukken. Hoofdstuk 1 beschrijft de procedure en geeft een overzicht van de ingekomen zienswijzen en de ontvankelijkheid daarvan. In hoofdstuk 2 zijn alle zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Hierbij wordt aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van wijzigingen die bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden doorgevoerd.

1.2 Procedure bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft na publicatie in Stadsberichten, de Staatscourant en op www.amersfoort.nl met ingang van donderdag 14 oktober 2010 tot en met woensdag 24 november 2010 voor iedereen ter inzage gelegen in de informatiewinkel De Observant. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl en de gemeentelijke website. Dit is in overeenstemming met artikel 3.8 van de Wet op de ruimtelijke ordening. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon iedereen schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen bij de gemeenteraad.

Na de zienswijzenronde beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan. Zij weegt hierbij de ontvangen zienswijzen mee. De vaststelling wordt bekendgemaakt in Stadsberichten, de Staatscourant en via de gemeentelijke website. In deze bekendmaking wordt aangegeven welke mogelijkheden er zijn voor het indienen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Alle indieners van een zienswijze worden hierover schriftelijk geïnformeerd.

1.3 Ingekomen zienswijzen en ontvankelijkheid

Tijdens de periode van terinzagelegging zijn er 9 zienswijzen ingekomen. Van de zienswijzen zijn er 8 schriftelijk en 1 mondeling ingediend.

Nr.	Van	Datum ontvangst
1.	Lithos bouw & ontwikkeling – Havenweg 23	24 november 2010 per e-mail
2.	Waterschap Vallei en Eem	23 november 2010
3.	Watersportbedrijf 't Vrouwenzand – Havenweg 15	23 november 2010
4.	De heer J.W.B. te Amersfoort	23 november 2010
5.	KAV Autoverhuur - Havenweg	24 november 2010
6.	Adromi Groep namens Van der Kamp B.V en Mebin B.V. – Havenweg 27 resp. 31	24 november 2010 Per e-mail
7.	De heer E.R.L. D. te Amersfoort	24 november 2010
8.	Visser & Van Solkema namens Green Properties B.V.	24 november 2010 per e-mail
9.	Connexxion Facilitair Bedrijf BV, Connexxion Openbaar Vervoer N.V. en Techno Service Nederland N.V. allen behorend tot de Connexxion Groep verder gezamenlijk in enkelvoud aan te duiden als: Connexxion - Havenweg	24 november 2010 per fax

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van woensdag 14 oktober 2010 tot en met donderdag 24 november 2010 ter inzage gelegen. Dit betekent dat 24 november 2010 de laatste dag was waarop een zienswijze aan de gemeenteraad verzonden kon worden. Van de 9 zijn er 8 zienswijzen binnen de wettelijke termijn ingekomen en daarmee ontvankelijk. De laatste zienswijze van Connexxion is op 24 november 2010 gefaxt om 21.11 uur en door ons op 25 november 2010 ingeboekt. Daarmee kan ook deze zienswijze ontvankelijk worden verklaard.

2 Zienswijzen: samenvatting, beoordeling en conclusie

2.1 Status zienswijzennota

In dit hoofdstuk zijn alle zienswijzen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Hierbij is de gemeentelijke reactie steeds cursief afgedrukt. In de conclusie is aangegeven of er aanleiding bestaat tot het wijzigen van het bestemmingsplan.

2.2 Zienswijzen van Lithos bouw & ontwikkeling

1. Reclamant is koper van het perceel aan de Havenweg 23 te Amersfoort. Het perceel was voorheen in gebruik als losplaats en opslag van aardolie. Op de locatie vindt sanering plaats waarna het aangeboden zal worden als bedrijfslocatie.
De bedrijfslocatie maakt onderdeel uit van het Bedrijventerrein Isselt, valt in het bestemmingsplan Soesterkwartier en heeft de bestemming "Industrieterrein". In het bestemmingsplan zijn geen beperkingen opgenomen voor de milieucategorie van de ter plaatse te vestigen bedrijven. Kenmerkend van bedrijventerrein Isselt is dan ook de mogelijkheid tot zwaardere industriële bedrijvigheid, mede op basis van deze informatie heeft reclamant besloten tot aankoop van het perceel.

Reclamant geeft aan koper te zijn van het perceel Havenweg 23. De overige reactie nemen wij voor kennisgeving aan.

2. Op dinsdag 7 september 2010 is er een overleg geweest met ambtenaren over de mogelijkheden voor ontwikkelingen op de locatie met de komst van woonboten. Medegedeeld werd dat de conclusie – dat op het bedrijventerrein Isselt geen beperkingen in het bestemmingsplan Soesterkwartier zijn opgenomen betreffende de milieucategorie – juist is, met als kanttekening dat de gemeente de feitelijke situatie ter plaatse medebepalend acht voor het verkrijgen/verlenen van een milieuvergunning. In de huidige feitelijke situatie liggen er twee woonboten aan de Havenweg 33 en 58 en vier aan de Schans 4 tot en met 8. Op basis van de vigerende plannen zijn de woonboten niet toegestaan.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt het mogelijk 4 woonboten te verplaatsen naar de Schans en 10 woonboten naar de Havenweg. Deze woonboten beperken de ontwikkelingsmogelijkheden van de locatie Havenweg 23 aanzienlijk doordat er rekening gehouden moet gaan worden met de woonboten en haar bewoners.

Bij een nieuw op te stellen bestemmingsplan Isselt wordt een regeling over milieuzonering opgenomen waarbij rekening zal worden gehouden met de aanwezigheid van woonboten. In de directe nabijheid van de woonboten zal nieuwe vestiging van bedrijven uit de hogere milieucategorieën niet worden toegestaan. Binnen 50 meter zijn bedrijven tot maximaal milieucategorie 3 direct toegestaan. Bedrijven uit milieucategorie 4 zijn vanaf een afstand van 50 meter direct toegestaan.

Op basis van de vigerende plannen kan niet eenduidig de conclusie worden getrokken dat de woonboten niet zijn toegestaan. De juridische positie per woonboot hangt af van de locatie en is per geval verschillend.

Voorliggend bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten heeft als doel om de juridische planologische basis te verschaffen voor 10 ligplaatsen voor woonboten aan de Havenweg en 4 ligplaatsen voor woonboten aan de Schans. Op voorhand kan niet worden gesteld dat de woonboten de ontwikkelingsmogelijkheden van de locatie Havenweg 23 aanzienlijk beperkt doordat er straks rekening gehouden moet worden met de woonboten. Immers de feitelijke situatie is dat al tientallen jaren reeds twee woonboten aan de Havenweg liggen en vier woonboten aan de Schans. De ligplaatsen voor woonboten zijn al jaren onderwerp van gesprek binnen de gemeente Amersfoort. In april 2004 is reeds het Herstructureringsplan Isselt door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin zijn een aantal locaties voor woonschepen aangewezen, waaronder de voorgestelde ligplaatsen. Wij zijn dan ook van mening dat kopers van het perceel aan de Havenweg 23 op de hoogte konden zijn van de toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de woonschepen en dat er sprake is van een actieve risicoaanvaarding. Overigens bestaat er op grond van artikel 6.1 e.v. van de Wro de mogelijkheid om een verzoek in te dienen tot vergoeding van eventuele planschade. Voor het overige nemen wij de reactie voor kennisgeving aan.

3. Voorliggend bestemmingsplan regelt de aanleg van zes opslagplaatsen voor een aantal woonbootbewoners. Deze opslagplaatsen komen er in de vorm van een zeecontainer en buitenruimte die omheind worden door een hekwerk. In de huidige situatie is deze perceelsgrens vrij in zicht, wat voor te vestigen bedrijven een belangrijke eis is. De vorm en ligging van het perceel Havenweg 23 maken dat deze de zichtzijde is van het perceel. Door het plaatsen van de zeecontainers en hekwerk wordt het zicht en de commerciële mogelijkheden daarmee volledig weggenomen. Reclamant geeft aan graag in overleg te willen treden over verplaatsing van de opslagmogelijkheden bijvoorbeeld door clustering zodat het zicht op de Havenweg 23 optimaal blijft.

Het perceel Havenweg 23 ligt momenteel braak. Bouw en Ontwikkelingsbedrijf Lithos heeft het perceel aangekocht om het te ontwikkelen en dan door te verkopen. De gemeente heeft gesprekken gevoerd met Lithos hoe de situatie verbeterd kan worden. Bij de indeling zoals die nu is opgenomen in het bestemmingsplan bevinden de werkplekken zich op grond van de gemeente. Bij een andere indeling zal er grond geruimd moeten worden. Meegewerkt kan worden aan een andere indeling die voor Lithos beter werkt, maar dan moet de nieuwe oplossing niet nadelig zijn voor de woonbootbewoners of de gemeente. Vooralsnog wordt vastgehouden aan de voorgestelde indeling conform het bestemmingsplan totdat Lithos, de gemeente en de woonschippers tot een betere indeling kunnen komen.

4. Het is mogelijk om watergebonden activiteiten te laten plaatsvinden. Tijdens het eerder genoemde ambtelijk overleg kwam naar voren dat met de inpassing van woonboten dit niet meer wenselijk is. Daarentegen wordt in de Toelichting van het bestemmingsplan juist gesproken over een verdubbeling van het goederenvervoer over water. Dit is eveneens een verslechtering van de bedrijfsmogelijkheden op de locatie.

De kade direct nabij de woonschepen kan straks niet meer gebruikt worden voor watergebonden activiteiten, vanwege de te verwachten geluidbelasting op de woonschepen.

Het betreffende perceel blijft evenwel bruikbaar voor (weggebonden) bedrijfsactiviteiten. Elders op de Isselt wordt een kade bruikbaar gemaakt, zodat er per saldo voldoende ruimte is voor goederenvervoer over water.

5. Door de komst van bewoners bestaat er meer kans op bezwaar- en beroepsprocedures bij het aanvragen van een omgevingsvergunning. Reclamant pleit er dan ook voor dat er voor de woonboten een andere oplossing wordt gekozen die geen invloed heeft op de bedrijfsmogelijkheden ter plaatse.

Verwezen wordt naar paragraaf 1.1 van de toelichting waarin uitgebreid is stilgestaan bij de woonbotenhistorie. Uit deze historie blijkt dat onderhavig onderwerp al tientallen jaren speelt en dat er in die afgelopen jaren vele (bestuurlijke) pogingen zijn geweest om tot een concrete oplossing te komen. Gelet hierop is het verzoek om voor de woonboten een andere oplossing te zoeken niet op zijn plaats en feitelijk gezien ook niet mogelijk. Verwezen wordt daarvoor naar het locatieonderzoek d.d.2003/2004 dat ook is opgenomen bij de woonbotenhistorie in de toelichting. Voor het overige nemen wij de reactie voor kennisgeving aan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

2.3 Zienswijzen van het Waterschap Vallei en Eem

Om zowel de huidige als de toekomstige waterkering aan beide zijden van de Eem langs de Schans en langs de Havenweg ruimtelijk te borgen is het Waterschap van mening dat beide zones de aanduiding 'specifieke vorm van Water-Woonbotenligplaats' ook de bestemming 'Waterstaat-Waterkering' moet krijgen. Ditzelfde is van toepassing op 'Verkeer – Verblijfsgebied' aan de kant van de Havenweg. Het Waterschap verzoekt deze volledig de bestemming 'Waterstaat – Waterkering' te geven.

Wij zullen ook de 'specifieke vorm van water-woonbotenligplaats' de dubbelbestemming van "Waterstaat-Waterkering" geven. De bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' heeft voor het grootste deel al de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering" gekregen met uitzondering van het strookje dat verticaal gericht is op de Eem. Ook dat laatste strookje krijgt nu de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering". Wij stellen voor het bestemmingsplan (de verbeelding) op genoemde punten aan te passen.

Conclusie

De zienswijze geeft voor een deel aanleiding tot het aanpassen van voorliggend ontwerpbestemmingsplan (de verbeelding).

2.4 Zienswijzen van Watersportbedrijf 't Vrouwezand

1. Een aantal jaren geleden is de laad- en loskade aan de Havenweg voor tonnen opgeknapt en ingericht als looppromenade voor de mensen die werken op het bedrijventerrein Isselt. Er wordt veelvuldig gebruik van gemaakt en dat wordt nu gewoon naar de prullenbak geschoven hetgeen zeer pijnlijk is.

De gemeente heeft meerdere locaties onderzocht binnen de gemeentegrenzen en de Havenweg is de enige locatie die geschikt gemaakt kan worden om ligplaatsen voor woonschepen te realiseren. Verwezen wordt naar de woonbotenhistorie in paragraaf 1.1 van de Toelichting.

2. Er wordt bezwaar gemaakt tegen de ligplaatsen aan de Havenweg vanwege het feit dat reclamant nog geen jaar geleden met diverse ambtenaren heeft gesproken over zijn situatie aan de Havenweg. De ambtenaren denken en werken niet mee met reclamant en nu worden op 30 meter van zijn locatie wel ligplaatsen aangelegd voor woonboten en ook nog eens een woonvergunning afgegeven terwijl het lawaai over water erger is als over land. Er wordt met twee maten gemeten.

Op 26 januari 2010 heeft de raad van de gemeente Amersfoort ingestemd met het voorstel waarmee de problematiek betreffende de woonschepen in de Eem kan worden opgelost. Het voorstel is na overleg met de bewoners en omliggende bedrijven tot stand gekomen. Het raadsbesluit is leidend voor de uitwerking van de plannen. In de geluidberekeningen is de totale geluidbelasting vanwege het industrieterrein vastgesteld, inclusief de vergunde geluidbelasting vanwege de watersportvereniging. In het rekenmodel wordt rekening gehouden met harde oppervlakten, zoals het water. De ligplaatsen ondervinden daarbij een geluidbelasting die lager is dan de gestelde grenswaarden van 60 dB(A).

3. Reclamant is tegen de schutting / geluidswal van 4 meter hoog als erfafscheiding, nergens anders mag dat zo hoog. Het uitzicht gaat weg. Bovendien betekent aanleg van de ligplaatsen voor woonboten een waardevermindering voor het perceel van reclamant. Tot slot verwacht reclamant klachten van de bewoners als hij bezig is op zijn locatie.

Voorliggend bestemmingsplan wordt juist opgesteld om ondermeer ook een geluidscherm mogelijk te maken. Door het realiseren van een geluidscherm met een hoogte van 2,5 meter kan voldaan worden aan de geluidsnormen. De verwachting is tegelijkertijd dat de woonbootbewoners door het geluidscherm geen dan wel minder hinder zullen ondervinden van werkzaamheden van reclamant. Voor de duidelijkheid zullen we in de regels toevoegen dat de bouwhoogte van de geluidwerende voorziening maximaal 2,5 m hoog mag zijn (artikel 3.2.3). Wij stellen voor het bestemmingsplan hierop aan te passen. Wij realiseren ons evenwel dat door de komst van een geluidscherm het uitzicht wordt verminderd. Overigens bestaat er op grond van artikel 6.1 e.v. van de Wro de mogelijkheid om een verzoek in te dienen tot vergoeding van eventuele planschade.

Conclusie

De zienswijze geeft voor een deel aanleiding tot het aanpassen van voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

2.5 Zienswijzen van de heer J.W.B. te Amersfoort

1. Al meer dan 25 jaar heeft reclamant een ligplaats met hetzelfde schip in Amersfoort, grotendeels ook op dezelfde locatie aann de Havenweg. De laatste jaren zijn er diverse besluiten door de gemeenteraad en het college van B&W genomen waar deze ligplaats nimmer ter discussie stond.

In het nu ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan wordt de ligplaats van reclamant wel beperkt in gebruik, lengte en breedte en hoogte e.d. terwijl ligplaatsen van anderen vergroot worden. De omgeving wordt geheel anders ingericht veelal niet onderbouwd, o.a. (nieuwbouw) woonarken. Villa's op een rivier bedoeld voor varende schepen, in strijd met diverse besluiten (o.a. amendement 27 mei 2008) waar gesteld wordt dat schepen vanouds her op de Eem thuishoren.

Reclamant stelt dat zijn rechten en belangen hierdoor wordt geschaad.

Wij hechten eraan om eensluidende regels op te stellen voor alle woonboten. De specifieke gebruiksregels gelden dan ook voor alle woonbootbewoners en luiden als volgt: de onderlinge afstand bedraagt 5 meter; de breedte van de ligplaats mag niet meer bedragen dan 7 meter; de breedte van de woonboot mag niet meer dan 6 meter bedragen en de hoogte van een woonboot mag maximaal 4 meter bedragen gemeten vanaf het waterpeil. Woonboten die niet voldoen aan genoemde maatvoering zullen in het inrichtingsplan worden ingepast op grond van de 10 % algemene afwijkingsregel. Bij vervanging van de woonboot zal echter wel aan de maatvoering genoemd in de Regels van het bestemmingsplan moeten worden voldaan.

De relevante gegevens uit de woonbotenhistorie zijn genoemd in paragraaf 1.1 van de toelichting van het bestemmingsplan. Ook is daar de uitkomst genoemd van de door de gemeenteraad aangestelde onafhankelijke bemiddelaar die een voor alle betrokkenen acceptabele eindsituatie in beeld moest brengen. De gemeenteraad heeft op 26 januari 2010 ingestemd met deel 3 van het compromisvoorstel. Daarnaast is er een inrichtingsplan in nauw overleg met de woonbootbewoners gemaakt dat op hoofdlijnen gereed is. Hiertoe is uitgebreid en veelvuldig overleg gevoerd met de woonbootbewoners. Alle woonbootbewoners zijn daartoe benaderd echter niet alle woonbootbewoners waren bereid tot overleg. De overige reactie nemen wij voor kennisgeving aan.

2. In een brief van 23 november 2009 heeft het college een samenvatting toegestuurd van een gesprek op 11 november 2009 over een voorstel van 6 november 2009 over de situatie aan de Havenweg als gevolg op een bestuurlijk gesprek van 4 november 2009 met o.a. de burgemeester, de verantwoordelijke wethouder en een ambtenaar. In deze samenvatting en voorstel worden diverse vergissingen en abuizen rechtgezet en een mogelijk oplossing genoemd. Reclamant heeft hiervan aangegeven dit een redelijk uitgangspunt te vinden om tot een overeenstemming te komen. Het college zou een concept contract opmaken en ruimte geven om inbreng te hebben bij de inrichting van het werkschip. Tot op heden heeft reclamant niets ontvangen, ondanks aandringen van reclamant, o.a. op een bijeenkomst met de huidige wethouder op 22 september 2010, vastgelegd in een verslag.

Met de reclamant is als compensatie in plaats van een financiële vergoeding afgesproken dat hij een ponton mag leggen aan de Havenweg naast de andere woonboten. Op het ponton mag niet gewoond worden en enkel als "werkplek" worden gebruikt. Wij stellen voor het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

3. Algemene afspraken waren dat huurcontracten en inrichtingsvoorstellen (grotendeels) afgerond zouden zijn (medio maart - april 2010) voordat het bestemmingsplan in procedure gebracht zou worden. Ook zouden de woonschippers inbreng hebben, geraadpleegd worden bij het formuleren van de planvoorschriften om te voorkomen dat hiertegen gereageerd hoeft te worden. Dit alles is zo niet gebeurd. Bij het vooroverleg

zijn de woonschippers doelbewust buitengesloten terwijl ze wel met naam genoemd worden. De projectleider gaf in een telefoongesprek op 11 november 2010 een andere uitleg dan schriftelijk is vastgelegd.

Het gestelde klopt niet met het raadsbesluit van januari 2010 waarin wordt aangegeven dat zo spoedig mogelijk wordt gestart met de bestemmingsplanprocedure.

De keus om woonbootbewoners niet te betrekken bij vooroverleg heeft te maken met de formelen wettelijke procedure waarin wordt aangegeven met wie het vooroverleg wordt gevoerd. Het vooroverleg is geregeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en luidt als volgt: "Het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan pleegt overleg met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de 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 woonbootbewoners zijn overigens nauw betrokken bij de totstandkoming van het inrichtingsplan en het huurcontract welke trajecten separaat aan de procedure voor het bestemmingsplan lopen en daar in principe los van staan.

4. Reclamant heeft geen financiële vergoeding gevraagd of aangeboden gekregen in tegenstelling tot andere betrokkenen. Zodoende stelt reclamant dat hij financieel en ruimtelijk in moet leveren waar andere woonbootbewoners meer geld en ruimte krijgen.

Verwezen wordt naar hetgeen gesteld is onder punt 2.

5. Op titelvel en onderaan alle bladzijden staat bestemmingsplan in plaats van ontwerpbestemmingsplan.

Wij merken op dat op het voorblad duidelijk staat vermeld "Ontwerp 7 september 2010" zowel bij de toelichting als bij de regels. Voor alle duidelijkheid zullen we in de vaststellingsfase op elke pagina van het bestemmingsplan de datum toevoegen. Wij stellen dan ook voor om dit punt mee te nemen in de vaststellingsfase van het bestemmingsplan.

6. Blz. 4 van de toelichting.

* In de afgelopen jaren zijn niet alleen (bestuurlijke) pogingen geweest om tot concrete besluitvorming te komen, maar zijn er ook tientallen straf-, bestuurs-, en privaatrechtelijke procedures gevoerd om de woonboten te dwarsbomen (c.q. verwijderd te krijgen) die telkenmale door de gemeente verloren zijn, waaruit de feitelijke situatie vast is komen te staan. De van toepassing zijnde uitspraken van de Raad van State dienen volgens reclamant opgenomen te worden.

*Het noemen van de initialen van de woonbootbewoners is niet gebruikelijk en nodig. De adressering van huisnummers aan de Havenweg is niet correct, overbodig en niet gebruikelijk.

*Eerder is er al op gewezen dat DHV ook belangen heeft als hoofdsponsor en grootafnemer van roeivereniging Hemus die een nieuwe locatie wil ontwikkelen die conflicterend is met de woonboten. Dit dient vermeld te worden en uitgelegd.

*Voor de beoordeling van diverse locaties (2003/2004) wordt nergens melding gemaakt van het locatieonderzoek woonboten Eem Amersfoort van Smit Ruimtelijk ontwerp Hoogland 27 november 2003 gemaakt in opdracht van de gemeente Amersfoort.

Hierin wordt de ligplaats en wijze van gebruik van reclamant als zijnde zeer op zijn plaats en gewenst (planologisch) beschreven. Reclamant is van mening dat dit locatieonderzoek opgenomen dient te worden.

** Wij merken op dat uitspraken worden opgenomen zodra ze planologisch relevant zijn. Omdat reclamant niet duidelijk aangeeft om welke uitspraken het in het bijzonder gaat kunnen wij geen specifiekere reactie geven.*

** Wij achten het omwille van de duidelijkheid voor een ieder van belang om specifiek de huidige feitelijke situatie weer te geven. Vanwege de privacy worden er slechts initialen gebruikt. Helaas wordt niet aangegeven welke adressering onjuist is zodat wij die niet kunnen verifiëren.*

** Een eventuele toekomstige locatie van roeivereniging Hemus valt buiten de grenzen van voorliggend bestemmingsplan.*

** Wij merken op dat genoemde locatieonderzoek reeds is opgenomen in de toelichting van voorliggend bestemmingsplan (paragraaf 4.7).*

7. Blz. 5 van de toelichting.

** Dat de ligplaatsen aan de Neonweg planologisch niet kunnen worden ingepast is volgens reclamant niet juist. Deze ligplaatsen bestaan al en zijn zodoende ingepast (o.a. bevestigd door de Raad van State). In een nieuw bestemmingsplan kunnen niet de woonboten en Smit & Zn tegelijk opgenomen worden. Het is dan vervolgens een bestuurlijke afweging welke van deze twee te handhaven.*

** In het principebesluit van B&W van 21 november 2006 staat dat er extra ligplaatsen komen naast de bestaande ligplaatsen. Dit is één van de besluiten dat mijn ligplaats niet ter discussie stond. Daarom verzoekt reclamant dit besluit in zijn geheel op te nemen en anders wordt dit besluit hierbij door reclamant ingebracht. Reclamant verzoekt tevens om het collegebesluit van 7 mei 2008 in zijn geheel bij deze toelichting te voegen en anders wordt dit besluit door reclamant hierbij ingebracht omdat in genoemd besluit zijn ligplaats niet ter discussie staat.*

** Wij delen de opvatting van reclamant niet en verwijzen naar ons standpunt zoals uitgebreid verwoord in paragraaf 4.11 onder het kopje 'Woonboten wel of geen kwetsbare objecten'. De conclusie is dat het niet mogelijk is om de woonboten die liggen binnen de risicocontour van het bedrijf Smit & Zoon positief te bestemmen. Dit is namelijk in strijd met artikel 5 van het Bevi.*

** Na het principebesluit van 21 november 2006 en het collegebesluit van 7 mei 2008 zijn er weer andere opvolgende besluiten genomen zowel door het college van burgemeester en wethouders als door de gemeenteraad. Dit alles is verwoord onder het kopje "Woonbotenhistorie" van de toelichting. Toevoegen van deze openbare besluiten vinden wij niet noodzakelijk omdat de planologische relevantie daartoe ontbreekt.*

8. Blz. 6 van de toelichting.

** Reclamant verzoekt het amendement van 27 mei 2008 in de toelichting op te nemen. In genoemd amendement staan punten die niet naar voren komen in het ontwerpbestemmingsplan. Er is sprake van schepen die er van oudsher thuishoren, dus dat zijn geen woonarken (nieuwbouw). Van het compromisvoorstel zijn diverse versies; de juiste dient bij de toelichting gevoegd te worden. Er is besloten aan de Havenweg en aan de Schans een gebied aan te wijzen en in te richten voor ligplaatsen waar voldoende (zonedig 10) ligplaatsen komen. De ligplaatsen worden niet bestemd maar een gebied.*

Het huurcontract model van de gemeente Amersfoort is nergens bekend gemaakt en dient toegevoegd te worden aan deze Toelichting.

In het ontwerpbestemmingsplan worden enkel de punten genoemd die juridisch planologisch relevant zijn. Het amendement van 27 mei 2008 is reeds weer opgevolgd door behandeling van een aantal compromisvoorstellen in de gemeenteraad. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad op 26 januari 2010 ingestemd met deel 3 van het compromisvoorstel van de bemiddelaar. Ook de uitkomst van het bemiddelingsvoorstel is opgenomen in de toelichting (de juiste versie).

9. De VNL (Verordening bescherming natuur en landschap) is niet alleen van toepassing voor Isselt maar voor heel Amersfoort. Opgenomen dient te worden volgens reclamant zowel het verzoek om de VNL van toepassing te verklaren voor Isselt als het verzoek om dit te wijzigen.

Dit verzoek is separaat opgepakt en hoort niet in voorliggend bestemmingsplan thuis.

10. Blz. 12 van de toelichting.

*Er wordt niet aangegeven waaruit blijkt dat woonboten geen geluidgevoelige bestemmingen zijn in de zin van de Wet geluidhinder.

*Er wordt nergens melding gemaakt of op ingegaan dat vanwege historische culturele waarde afgeweken mag worden van de 60 dBA grens (tot wel 85 dBA) wat de gemeente zelf door de Raad van State vast heeft laten stellen (RvS 4 mei 2005 200409643/1). Reclamant is van mening dat er een vermelding en een afweging gemaakt dient te worden hierover omdat het veel geld zou schelen en de ligplaats van reclamant niet hoeft te worden verplaatst.

In de Wet geluidhinder is aangegeven wat geluidgevoelige bestemmingen zijn. Het betreft woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Woonschepen zijn geen woningen in de zin van de Wet geluidhinder, omdat een woning altijd een gebouw is. Een woonschip is geen gebouw en daarom per definitie geen woning in de zin van de wet geluidhinder. De andere geluidgevoelige bestemmingen zijn expliciet genoemd, woonschepen staan daar niet bij.

In de plantoelichting is aangegeven, dat de waarde van 60 dB(A) is gebaseerd op het gemeentelijk geluidbeleid, waarin deze waarde is vastgelegd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening achten wij deze waarde voor woonschepen als de maximaal toelaatbare waarde waarbij nog sprake is van een duurzaam acceptabel woon- en leefklimaat. Het is mogelijk gebleken om de woonschepen zodanig in te passen, dat deze waarde gerespecteerd wordt. De daarmee gepaard gaande kosten zijn haalbaar en acceptabel. Hetzelfde geldt voor het gegeven dat enkele woonschepen verplaatst dienen te worden.

11. Blz. 13 van de toelichting.

*De openbare laad- en loswal aan de Havenweg wordt nergens anders omschreven en is nergens vastgelegd. Reclamant is van mening dat dit aan de toelichting dient te worden toegevoegd.

*Waaruit blijkt dat het wegennet van de provincie Utrecht overbelast is en hoe wordt dat onderbouwd?

**De openbare laad- en loskade wordt verplaatst naar de Insteekhaven en maakt geen onderdeel meer uit van voorliggend ontwerpbestemmingsplan. In de herziening van het bestemmingsplan Isselt, waarvan de planning is dat dit ambtelijk halverwege 2011 wordt opgepakt, wordt de openbare laad- en loskade wel opgenomen. Voor de duidelijkheid zullen wij de verplaatsing inderdaad opnemen in de toelichting. Wij stellen voor het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.*

**Verwezen wordt naar paragraaf 2.3 van de toelichting en de Pakketstudie VERDER.*

12. Blz. 14 van de toelichting.

*Reclamant vraagt zich af welk akoestisch onderzoek wordt bedoeld. Er dient gesteld te worden dat akoestisch onderzoek alleen theoretisch is geweest en dat er nooit is gemeten. Er is een woonbelevingsonderzoek door de gemeente gedaan waar andere conclusies uitkomen hetgeen opgenomen dient te worden in de toelichting.

*Reclamant vraagt zich af waaruit blijkt dat het Waterschap een waterkering heeft opgelegd (2.30 m + NAP) en waaruit blijkt dat de waterkering niet onderbroken mag worden? Dit dient aan deze toelichting te worden toegevoegd.

** Het betreft de actualisatie van het akoestisch onderzoek (11 augustus 2009) dat bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Het onderzoek is gericht op de benodigde hoogte van het geluidscherm, zodanig dat aan de waarde van 60 dB(A) wordt voldaan én dat aan de normen voor piekgeluiden kan worden voldaan. Dit niet alleen vanwege de doelstelling van een acceptabel woon en leefklimaat, maar ook om te voorkomen dat bedrijven niet aan de gebruikelijke normstelling voor piekgeluiden kunnen voldoen. Het is overigens gebruikelijk dat te baseren op akoestisch onderzoek en niet op basis van een woonbelevingsonderzoek. Zie verder het gestelde onder zienswijze 10 hierover.*

** Genoemde locatieonderzoek is reeds opgenomen in de toelichting van voorliggend bestemmingsplan (paragraaf 4.7).*

** De dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering" is in de verbeelding en in de regels opgenomen en zal op verzoek van het Waterschap Vallei en Eem ook gelegd worden op de bestemming "Water" en op het ontbrekende strookje van de bestemming "Verkeer en Verblijfsgebied". Daarnaast zal er een gebruiksregeling worden opgenomen in de regels (artikel 1.2.5) waarin wordt bepaald dat het scherm dicht moet zijn, behalve bij noodzakelijk gebruik. Wij stellen voor het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.*

13. Blz. 16 van de toelichting.

*Reclamant vraagt zich af wat wordt bedoeld met "officieel" in de zin: "Het begin is officieel bij de Koppelpoort".

Blz. 19 van de toelichting.

*Reclamant vraagt zich af bij milieubelasting waar "het moge duidelijk zijn" vandaan komt aangezien bewoners anders aangeven in het woonbelevingsonderzoek welk onderzoek bij de toelichting gevoegd dient te worden.

** Het begin van de Eem start bij de Koppelpoort. Het woordje "officieel" (betekenis: van overheidswege) zullen we schrappen omdat het inhoudelijk niet op zijn plaats is. Wij stellen voor het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.*

** Het gegeven dat de huidige bewoners hun woonomgeving positief beoordelen doet niet af aan het feit, 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.*

14. Blz. 20 van de toelichting.

*Het aspect geluid (maatgevend voor de milieubelasting) moet volgens reclamant zijn de "theoretisch vergunde geluidsruimte", want het werkelijk aanwezige geluid speelt geen rol.

*Reclamant vraagt zich het volgende af: door wie wordt het uitgangspunt van max. 60 dBA gehanteerd en waarop is dat gebaseerd; uit welk geluidsonderzoek is gebleken dat een aftrek van 1 dB mag worden gehanteerd; welk gemeentelijk geluidsbeleid wordt bedoeld; welk geluidsonderzoek voor de toekomstige situatie wordt bedoeld en waarom is er geen melding, geen afweging of gebruik gemaakt van de door de Raad van State vastgestelde overschrijdingsmogelijkheid tot 85 dBA?

Voor de afweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening speelt de totale vergunde geluidruimte een bepalende rol. Dat er ook momenten zijn, dat de werkelijke geluidbelasting lager is doet daar niet aan af.

De motivering van de aftrek van 1 dB(A) redelijke sommatie is opgenomen in het akoestisch onderzoek van mei 2007, dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Zie voor het overige de beantwoording van zienswijze 10.

15. Blz. 23 van de toelichting.

Reclamant vraagt zich af welk toetsingsgrondslag bedoeld wordt voor de inpassing in de Wro bij verkeerlawaaï; hoe bepalend het busverkeer is en hoe en waar indicatief is vastgesteld dat dit 56 dB is? Busverkeer van en naar Connexxion is niet iets wat vastgelegd is in een vergunning of besluit, dit kan volgens reclamant erg wisselen. Het gebruik van Connexxion is niet in overeenstemming met de vergunning. Daarom moet duidelijker aangegeven worden wat er is vastgesteld en dient de vergunning van Connexxion aan deze toelichting te worden toegevoegd. Connexxion heeft diverse uitgangen die niet allemaal vergund zijn en/of gebruikt worden. De vergunde uit- en inritten aan de Havenweg zijn nergens genoemd maar spelen wel een rol, zeker voor het verkeerslawaaï. Reclamant vindt dat er een lijst moet komen.

Voor het bedrijf Connexxion gelden maatwerkvoorschriften op grond van het activiteitenbesluit. Uitgangspunt is dat Connexxion voldoet aan die maatwerkvoorschriften. Nu de totale geluidbelasting (inclusief Connexxion) voldoet aan de grenswaarde van 60dB(A) en ook de piekgeluiden voldoen aan de standaardgrenswaarden daarvoor, is het in het kader van deze bestemmingsplanprocedure niet nodig nadere informatie en/of lijsten van in en uitritten van Connexxion aan deze plantoelichting toe te voegen.

16. Blz. 24 van de toelichting.

Reclamant vraagt zich af welke recent uitgevoerde bodemonderzoeken bedoeld worden. Er ontbreken een aantal bladzijden van het ter inzage gelegde bodemonderzoek, het betreft de helft van het plangebied van 2004. Wordt dat bodemonderzoek mede bedoeld vraagt reclamant zich af?

Er is één rapportage die binnen het plangebied ligt en deze heeft ter inzage gelegen. Het betreft het rapport "Oriënterend bodemonderzoek" Havenweg te Amersfoort d.d. 9 juni 2004. Bij de terinzagelegging is gebleken dat bladzijden 10 en 12 ontbraken van de rapportage. Deze bladzijden zijn separaat op verzoek naar reclamant gestuurd. Voorts is gebleken is dat er geen blad 2 van 2 aanwezig is in Bijlage 3 ook niet in het originele rapport. Vandaar dat genoemd rapport opnieuw is opgevraagd bij Aveco de Bondt. Ook in deze aan ons toegestuurde rapportage is geen blad 2 van 2 aanwezig in Bijlage 3. De conclusie is dan ook dat blad 2 van 2 niet bestaat.

17. Blz. 30 van de toelichting.

Reclamant vraagt zich af waarom bij het vooroverleg geen bewonersorganisaties, geen woonschepen organisaties (LWO) of scheepvaartorganisaties (bijv. Kon. Schuttevaer) betrokken zijn en het ontwerp niet opgestuurd is?

Blz. 32 van de toelichting.

Reclamant vraagt zich af waarop de brandweer heeft gebaseerd dat er een onderlinge afstand van minimaal 5 meter als veilig gezien wordt.

Blz. 33 van de toelichting.

Niet geantwoord wordt waarom alle bewoners bij naam genoemd worden en ook niet waarom dit anoniem nodig is.

Blz. 34 van de toelichting.

Reclamant merkt op dat er wel afspraken zijn over bijboten, bijv. in de VNL. Waar is de breedte van de woonboten op gebaseerd? Bij de hoogte spelen ook veel meer zaken een rol, welke hoogte wordt bedoeld?

Blz. 35 van de toelichting.

Reclamant is van mening dat de verkoopopbrengst van de extra ligplaats aan de Havenweg ten koste gaat van de ligplaats van reclamant (lengte en waarde). Er is hier geen compensatie voor overeengekomen.

** Ingevolge artikel 3.1.1 van Wro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van het bestemmingsplan overleg 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. Bewonersorganisaties en andere door reclamant genoemde organisaties maken hier geen deel van uit.*

** Vanuit brandveiligheid worden woonschepen en woonarken door de brandweer beoordeeld als zijnde eengezinswoningen. Vanuit het bouwbesluit wordt voor woningen een onderlinge afstand van 5 meter aangehouden. Deze afstand wordt veilig geacht om brandoverslag te voorkomen. De brandweer acht het wenselijk om deze afstand ook voor woonschepen en woonarken te hanteren.*

Woonschepen zijn in de regel van staal opgetrokken. Staal brandt niet. De opbouw kan van andere materialen zijn opgetrokken die wel brandbaar zijn. De brandweer stelt dat de onderlinge afstand tussen woonschepen die van staal zijn gebouwd minder kan zijn dan 5 meter. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de opbouw in dit geval bepalend is indien deze is opgetrokken van brandbare materialen. Onderlinge afstand tussen de opbouw moet minimaal 5 meter zijn. Veiligheidshalve is ervoor gekozen om standaard de minimale afstand van 5 meter voor woonschepen te hanteren.

Woonarken kunnen van diverse materialen zijn opgetrokken en kunnen bijdragen in de brandvoortplanting. De brandweer acht een minimale onderlinge afstand van 5 meter noodzakelijk om brandoverslag tussen de woonarken te voorkomen zonder aanvullende

maatregelen. Concluderend acht de brandweer het wenselijk om 5 meter voor woonboten (zijnde woonschepen en woonarken) te hanteren.

**Verwezen wordt naar wat gesteld is onder punt 6 tweede bullit.*

**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. Gedeputeerde Staten kunnen ook een gebied aanwijzen dat gelegen is binnen de bebouwde kom en bepalen dat een gebied onder de werkingssfeer van deze verordening valt. Gedeputeerde Staten hebben een gedeelte van de Eem op verzoek van de gemeente Amersfoort binnen de werkingssfeer van de VNL laten vallen. Verzocht wordt aan Gedeputeerde Staten om de VNL buiten toepassing te verklaren zodat deze verordening geen rechtskracht meer heeft.*

De maximale breedte van de ligplaats (6 meter) is vooral tot stand gekomen vanuit een nautische eis. De hoogte van een woonboot mag maximaal 4 meter bedragen, gemeten vanaf het waterpeil.

**Wij verwijzen hiervoor naar het compromisvoorstel deel 3 van de bemiddelaar waar onder andere ook de verkoopopbrengst van de extra ligplaats is verwerkt in de financiële paragraaf.*

18. Zienswijzen betreffende het collegevoorstel d.d. 17 september 2010 van ontwerpbestemmingsplan ligplaatsen voor woonboten. Reclamant maakt de volgende opmerkingen:
 - *Wat is exact compromisvoorstel deel 3 van bemiddelaar Moens is. Dit is nergens terug te vinden en ligt niet ter inzage.*
 - *De raad heeft besloten op 26 januari 2010 ligplaatsen aan te wijzen. Waarom zijn woonboten toegevoegd?*
 - *Wat wordt bedoeld met aanwijzen, omdat in eerdere procedures sprake is van dat er al aanwijzingsbesluiten zijn genomen?*
 - *Het principebesluit van 21 november 2006 gaat over woonschepen en niet over woonboten. Dit besluit dient toegevoegd te worden.*
 - *Wat is het eindadvies bemiddelingsproces project woonschepen? Dit advies lag niet ter inzage en dient toegevoegd te worden.*
 - *Woonboten wekken verwarring omdat eerder sprake was van schepen en nu vallen ook arken onder boten.*
 - *Waarop is planologisch juridisch en bestuurlijk nu gebaseerd dat woonarken toegelaten worden aan de Havenweg en in welk besluit is dat bepaald en onderbouwd? Er is nergens een besluit genomen dat er nieuwe (extra) ligplaatsen voor woonarken komen aan de Havenweg, wel dat de ligplaatsen van bestaande woonschepen (evt. arken) planologisch juridisch geregeld worden, eventueel door verplaatsing.*

Allereerst merken wij op dat tegen het collegevoorstel niet separaat zienswijzen kunnen worden ingediend. Toch zullen wij hieronder om onduidelijkheden weg te nemen een reactie geven.

Op 26 januari 2010 heeft de gemeenteraad ingestemd met deel 3 van het compromisvoorstel van de bemiddelaar opgenomen in de toelichting onder het kopje "Uitkomst bemiddelingsvoorstel". Daarnaast zijn het compromisvoorstel deel 3 (d.d. 9 september 2009) en de inrichtingsprincipes te vinden op de website van de gemeente Amersfoort / bestuur en organisatie / gemeenteraad / vergaderingen gemeenteraad / 12 januari 2010.

De gemeenteraad is op 7 en 13 juli 2009 gepeild ook deze stukken zijn op genoemde website terug te vinden evenals compromisvoorstellen deel 1 en 2 van de bemiddelaar.

Een woonboot is een verzamelterm en omvat volgens de begripsbepaling van voorliggend bestemmingsplan zowel een woonschip als een woonark.

19. Ten aanzien van de VOWA (Verordening Openbaar Water Amersfoort) merkt reclamant het volgende op.
 Wanneer is het woonschepenverhaal (lengte en breedte) afgerond? Waar zijn de wensen van de woonbootbewoners vastgelegd? De huidige afmetingen is geen wens van bewoners. Bij woonarken worden veel grotere afmetingen toegelaten, waarop is dat gebaseerd? Uit welke nautische eis komt de maximale breedte voort en waarom wordt dit nergens anders genoemd of onderbouwd? Het overgangsrecht is wel van toepassing op de ligplaats van reclamant die al bestond en afwijkt van de plannen.

*De VOWA maakt geen onderdeel uit van voorliggend ontwerpbestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten staan dan ook nu niet ter discussie.
 Voor woonboten die niet voldoen aan de gestelde afmetingen wordt op grond van de 10 % algemene afwijkingsregel afwijking verleend. Met deze afwijking kunnen alle woonboten binnen genoemde maatvoering passen. Bij vervanging van de woonboot zal echter wel aan de maatvoering genoemd in de regels van het bestemmingsplan moeten worden voldaan. Het overgangsrecht van voorliggend ontwerpbestemmingsplan is dan ook feitelijk niet van toepassing. Het overgangsrecht is van toepassing op bebouwing en gebruik dat al bestond bij het in werking treden van het plan, maar dat in strijd is met het nieuwe bestemmingsplan. Deze situatie is dus ook voor reclamant niet aan de orde omdat voorliggend ontwerpbestemmingsplan de woonboten juist een passende planologische regeling geeft.*

20. Ten aanzien van de communicatie merkt reclamant het volgende op.
 Met welk compromisvoorstel zijn alle woonbootbewoners akkoord gegaan en hoe is dat gebleken? Reclamant is niet akkoord gegaan en zeker niet nu hier niet een door de gemeente voorgesteld gevolg aan is gegeven.

Op 9 en 21 september 2009 heeft bemiddelaar Moens het compromisvoorstel deel 3 met alle woonschippers besproken. Negen van de bewoners gingen toen akkoord met het voorstel. Met vier bewoners was in eerste instantie geen overeenstemming. Met hen zijn individuele gesprekken gevoerd. Ook deze vier (waaronder reclamant) zijn uiteindelijk akkoord gegaan (zie verslag 11 november 2009). Met reclamant zijn afspraken gemaakt over de plaatsing van een ponton, verwezen wordt daarvoor naar punt 2.

21. Tegen de raadsinformatie brief van 21 september 2010 heeft reclamant dezelfde zienswijzen als tegen het collegevoorstel zoals hierboven verwoord.

Verwezen wordt naar wat gesteld is onder punt 16.

22. De zienswijzen tegen de regels van het ontwerpbestemmingsplan luiden als volgt:
 *Een woonark kan ook 3,5,6, enz. hoekig zijn of zelf rond of ovaal;
 *Bij de hoogte dient net als bij de breedte en hoogte te gaan om het vaste hoogste punt en dat moet niet gelden voor schepen (die varen) voor (losse, wegneembare) opbouw die gebruikt wordt voor varen en niet voor wonen (zoals stuurhut);
 *2.1.f bij de begrippen wordt niet omschreven wat een floatland is;
 *2.3.a er is geen water binnen dit plan waar dit voor geldt;

- *2.3.b.1 de onderlinge afstand betreft de ligplaatsen;
- *2.3.b.1 de 5 meter grens is niet planologisch bepaald en onderbouwd maar gebaseerd op een veiligheidseis en hoeft dus niet in een bestemmingsplan;
- *2.3.b.2 de kant van de wal wordt niet omschreven bij de begrippen; de kant van de wal kan ook slingeren als op de erf meer voorzieningen uitsteken en daarom moet er 7 meter uit de vaste voorzieningen worden opgenomen;
- *2.3.b.3 de 6 meter komt niet overeen met de huidige situatie en diverse eerdere stukken en afspraken en dient 7 meter te zijn;
- *2.3.b.4 de hoogte kan zo gelden voor een woonark maar niet voor een schip;
- *6.3.c.1 ten minste 5,50 m is niet haalbaar in de voorgestelde planinrichting;
- *7.a.2 een verbod van voer- en vaartuigen is hier niet op z'n plaats vanwege parkeren op eigen terrein, bijboten en kano's e.d. dienen geplaatst te kunnen worden.
- *10.2 het overgangsrecht moet ook gelden voor afgesproken en benoemd gebruik maar dat op het tijdstip van inwerkingtreding (toevallig) niet plaatsvindt, bijvoorbeeld een schip dat enige tijd niet ter plaatse is.
- 10.2.b wordt verkleind zou moeten zijn wordt vergroot;
- *10.2.c de periode langer dan een jaar kan voor een varend schip te kort zijn vanwege een tegenvallende verbouwing of een langere reis met problemen. Daarom zou dit artikel niet moeten gelden voor varende woonschepen of er zou een ontheffing (afwijking) mogelijk moeten zijn.

** Wij zijn van mening dat uit de begripsbepaling deze conclusie niet kan worden getrokken.*

**De hoogte van een woonboot mag 4 meter zijn , gemeten vanaf het waterpeil.*

** Het begrip floatland wordt toegevoegd aan de begripsbepaling luidende: floatlands zijn kunstmatige drijftillen of drijvende planteneilandjes met veel bloeiende planten die verankerd kunnen worden. Wij stellen voor het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.*

** Deze reactie klopt. Genoemde gebruiksregel is opgenomen in verband met de duidelijkheid en zal te zijner tijd ook in het bestemmingsplan IJssel worden verwerkt.*

**De onderlinge afstand betreft niet de ligplaatsen maar de woonboten daar de ligplaatsen immers aan elkaar liggen.*

**De veiligheidseis heeft planologisch juridische gevolgen en is daarom terecht opgenomen.*

** Aan de gebruiksregels zal worden toegevoegd in artikel 2.3.a onder 2 dat de breedte van de ligplaats niet meer dan 7 meter mag bedragen gemeten vanaf de afmeerpaal welke gelegen is aan de kant van de wal. Wij stellen voor het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.*

** Verwezen wordt naar wat gesteld is onder punt 19 ten aanzien van de 10 % algemene afwijkingsregel.*

** De hoogte van een woonboot mag 4 meter zijn , gemeten vanaf het waterpeil. Een woonboot omvat zowel een schip als een ark.*

**Verwezen wordt hiervoor naar het inrichtingsplan dat in nauw overleg met woonbootbewoners tot stand is gekomen.*

** Genoemd artikel handelt over gebruik van onbebouwde gronden als opslag-, stort- of bergplaats van machines, voer- en vaartuigen en andere al dan niet afgedankte stoffen, voorwerpen en producten. Het parkeren op eigen terrein met bijvoorbeeld een auto, een bijboot en een kano, welke in gebruik zijn bij de huurder, valt niet onder genoemd artikel.*

** Het overgangsrecht is daarop niet van toepassing. Voor genoemde situaties kunnen*

specifieke afspraken worden gemaakt.

**De woorden "wordt verkleind" zijn in genoemd artikel goed opgenomen.*

**Genoemde periode vinden wij een goed algemeen uitgangspunt. Voor varende schepen kunnen altijd specifieke afspraken worden gemaakt.*

Conclusie

De zienswijze geeft voor een deel aanleiding tot het aanpassen van voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

2.6 Zienswijzen van KAV Autoverhuur BV en KAV Vastgoed BV

1. De vestiging van reclamant wordt ontsloten aan de Havenweg en omvat een kantoor, tank/wasstraat, garage/werkplaats en (parkeer)terrein. Op het terrein van KAV vinden, onafhankelijk van de openingstijden, bewegingen plaats. Klanten halen en brengen huurvoertuigen op de momenten dat het hun schikt, hetgeen gepaard gaat met aanzienlijke geluidshinder. Dit betreft dagelijks vele, onvermijdelijke, voertuigbewegingen en overige handelingen (rijklaar maken, tanken, wassen, stallen, in- en uitrijden, reparaties, parkeren, gebruik van koelmotoren en laadkleppen, enz.) met alle bijbehorende gevolgen. Ook is er een aanzienlijke uitstoot van uitlaatgassen (dieselmotoren).

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Reclamant verzet zich tegen de voorgesteld wijzigingen van het bestemmingsplan. De reactie betreft zowel het gebruik van reclamant van het bedrijfscomplex, als de gevolgen voor de exploitatie. In een eerdere fase heeft reclamant duidelijk gemaakt dat doorgang van de plannen een aanzienlijke aantasting van haar positie tot gevolg zal hebben. Aan de bezwaren die reclamant kenbaar heeft gemaakt is op geen enkele wijze tegemoet gekomen. Dit handelen van gemeente Amersfoort is strijdig met de beginselen van behoorlijk bestuur. Het is ook onzorgvuldig jegens reclamant.

De bezwaren van reclamant zijn meegenomen door de gemeenteraad in hun afweging voor het raadsbesluit van 26 januari 2010.

3. Reclamant wijst er op dat gemeente Amersfoort eerder dit jaar heeft besloten over de ligplaatsen van de woonschepen. Gemeente Amersfoort legt nu een bestemmingsplan voor, terwijl zij hierop vooruitlopend reeds had besloten om de woonschepen te verplaatsen. In het onderhavig voorstel wordt verwezen naar het reeds verplaatst zijn van de woonschepen. Aan dit voorstel ligt een onzorgvuldige en onvolkomen afweging zijdens de gemeente Amersfoort ten grondslag. De notie van onzorgvuldigheid wordt nog versterkt doordat op pagina 20 van de toelichting verzuimd wordt om melding te maken van het feit dat reclamant in deze belanghebbenden zijn. Ook op pagina 23, in de afwegingen omtrent het geluid, verzuimt de toelichting melding te maken van de aanwezigheid van de aanwezigheid van het bedrijf van reclamant. Terwijl bij herhaling is benadrukt dat de geluidsbelasting van reclamants bedrijfsvoering aanzienlijk is en niet onderschat mag worden. Ook dit wijst volgens reclamant op een onvolkomen belangenafweging.

De woonboten in Amersfoort kennen reeds een lange geschiedenis. Onderhavig onderwerp speelt inmiddels al tientallen jaren en er zijn in die afgelopen jaren vele (bestuurlijke) pogingen geweest om tot een concrete oplossing te komen. Voor de woonbotenhistorie verwijzen wij naar paragraaf 1.1 van de toelichting waarin uitgebreid de totstandkoming van het compromisvoorstel deel 3 van de bemiddelaar en uiteindelijk ook het ontwerp-bestemmingsplan is verwoord. Wij zijn dan ook van mening dat hieraan een zeer zorgvuldige en uitgebreide motivering aan ten grondslag ligt. Daarnaast verwijzen wij naar de paragrafen 4.7 en 4.8 van de toelichting waarin uitgebreid wordt ingegaan op de milieuaspecten waaronder geluid.

4. Reclamant heeft er op gewezen (hetgeen op voorhand door de gemeente is erkend) dat verplaatsing van de woonschepen zal leiden tot planschade. De planschade wordt echter niet meegewogen of onderbouwd anders dan dat dit enkel wordt genoemd in de financiële paragraaf. Dit vormt geen goede belangenafweging zoals reclamant mag verwachten.

Op grond van artikel 6.1 e.v. van de Wro bestaat er de mogelijkheid om een verzoek tot vergoeding van eventuele planschade in te dienen. Door de SAOZ hebben wij een risicoanalyse planschade met betrekking tot de woonschepenlocaties laten opstellen. De risicoanalyse is opgenomen in de financiële paragraaf. Dit betekent dat wij een zorgvuldige belangenafweging hebben kunnen maken.

5. Teneinde tot de verplaatsing te komen van de woonschepen stelt de gemeente Amersfoort zich op het standpunt dat toekomstige bewoners slechts in beperkte mate rechten kunnen ontleen aan het ter plaatse toekomstige beschermingsregime tegen geluidhinder, zodat partijen niet behoeven te vrezen voor aantasting van hun rechtsposities ten overstaan van de toekomstige bewoners. Dit standpunt gaat voorbij aan het regime van de Hinderwet bescherming. De realiteit is dat de betrokken bedrijven beperkt zullen worden in hun bedrijfsontwikkeling en deze bij klachten wellicht zelfs moeten inperken. De gemeente geeft in de toelichting bij het plan (p. 22-23) aan voor de geluidscontouren de richtlijnen van de VNG te zullen negeren. Verwezen wordt naar m.n. de alinea uit de toelichting op pagina 22 luidende "Uiteraard dienen t/m woonwijk". Zulks omdat de richtafstanden voor nieuwe situaties zouden gelden, terwijl het een bestaande situatie zou betreffen, te weten 'een bestaand industrieterrein met bestaande woonboten'. De gemeente ziet daarbij voorbij aan het feit dat zij eerst recentelijk de verplaatsing van enkele woonboten heeft toegestemd, terwijl zodanige verplaatsing door reclamant voor zover reclamant bekend tot op heden, of althans tot vrij recent nog niet feitelijk werd geëffectueerd. Ook de legalisering van enkele woonschepen heeft eerst recentelijk plaatsgevonden.

In de plantoelichting wordt nadrukkelijk de situatie van woonschepen op Isselt als geheel beschouwd. De verplaatsing van enkele woonschepen is een essentieel onderdeel van de duurzame oplossing waarvoor gekozen is. Door deze verplaatsing wordt de bestaande situatie per saldo verbeterd met als resultaat een acceptabel woon- en leefklimaat (zie ook de conclusie op blz. 21 van de plantoelichting). De nieuw toegevoegde ligplaatsen aan de Havenweg geven, mede dankzij het geluidscherm, geen belemmering voor de aldaar gevestigde bedrijven.

6. Voornoemde handelingen waren in strijd met het eindadvies d.d. april 2009 van een door de gemeente zelfstandig benoemd bemiddelaar, welk advies de gemeente als vermeld naast zich neer heeft gelegd. Dat de omgeving niet kan worden beschouwd als een rustige woonwijk is nu precies het bezwaar van belanghebbenden. Dit kan natuurlijk geen reden vormen om de richtlijnen maar naast zich neer te leggen. Zodanige argumentatie ondergraaft volgens reclamant het doel van alle regelgeving.

Verwezen wordt naar de VNG-uitgave bedrijven en milieuzonering. Dit betreft geen richtlijn of regelgeving, maar een handreiking van de VNG. De in de handreiking genoemde afstanden zijn nadrukkelijk richtafstanden, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. De motivatie is in paragraaf 4.7 van de plantoelichting opgenomen.

7. Reclamant beschouwen hun eerdere berichten aan gemeente Amersfoort in dit dossier ingelast in deze zienswijzen, de brieven d.d. 7 en 12 januari 2010. Reclamant maakt aanspraak op planschadevergoeding en reserveert voor het overige haar rechten.

Op grond van artikel 6.1 e.v. van de Wro bestaat er de mogelijkheid om een verzoek in te dienen tot vergoeding van eventuele planschade.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

2.7 Zienswijzen van Adromi Groep namens Van der Kamp B.V. en Mebin B.V.

1. Reclamant vraagt zich af of de woonbootbewoners een aanvaardbaar leefklimaat kan worden geboden door een geluidbelasting van 60 dB(A) te hanteren. Tegelijkertijd zullen de ligplaatsen aanzienlijke beperkingen met zich brengen voor de gevestigde bedrijven. In het kader van de goede ruimtelijke ordening had het bestemmingsplan zodanig moeten zijn, dat het de vestiging van nieuwe bedrijven dan wel de uitbreidingsmogelijkheden van bestaande bedrijven niet zou aantasten. Reclamant stelt dat dit echter wel het geval is. Aan een nieuw bedrijf en nieuwe bedrijven op braakliggend perceel (havenweg 23) worden op voorhand reeds beperkingen opgelegd qua akoestische bedrijfsvoering. Bestaande bedrijven zoals Mebin en Van der Kamp kunnen niet zonder aanzienlijke beperkingen de bedrijfsvoering veranderen, laat staan uitbreiden, wat niet het geval is bij de andere bedrijven op het industrieterrein. Met de beoogde woonbootlocaties is verkapt een hogere waarde vastgesteld en zullen ligplaatsen voor de woonboten per saldo hetzelfde effect hebben. Bedrijven (met name Mebin en Van der kamp) worden beperkt in hun (al dan niet toekomstige) bedrijfsvoering, daar in hun vergunningen nu ook geluidgrenswaarden opgenomen zullen worden voor deze woonboten. Het voordeel van de ligging van de relatief zware bedrijven zoals die van Mebin en Van der Kamp op geluidgezoneerd industrieterrein van de zwaarste categorie wordt met de beoogde woonbootlocaties volledig teniet gedaan.

De situatie voor Mebin en Van der Kamp zal per saldo verbeteren, door de verplaatsing van de woonschepen aan De Schans. De afstand tot genoemde bedrijven neemt daardoor toe. Gelet op het vastgestelde geluidbeleid zal ook nu al bij milieuvergunningverlening rekening gehouden moeten worden met de woonschepen.

De verkapte hogere waarde waarover gesproken wordt volgt dan ook uit het geluidbeleid, niet uit dit bestemmingsplan.

Ten opzichte van woningen en woonwijken is er voor de woonschepen sprake van een minder hoog milieubeschermingsniveau. Voor de stelling dat het voordeel van de ligging op een geluidgezoneerde industrieterrein volledig teniet wordt gedaan met de beoogde woonbootlocatie is dan ook geen grond, zeker niet nu de woonbootlocaties op grotere afstand liggen dan in de huidige situatie.

2. Er wordt volgens reclamant ten onrechte gebruik gemaakt ten behoeve van de akoestische inpassing van de zogenoemde "redelijke sommatie".
 Uit het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, artikel 2.3 en bijlage II volgt dat de aftrek geldt voor *het industrieterrein in het geheel*. In het geluidonderzoek dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan is echter uitsluitend voor de geluidbelasting op de woonboten de redelijke sommatie toegepast.
 Bovendien geldt dat voor de bepaling van de toe te passen aftrek voor een industrieterrein eerst bepaald dient te worden wat de maximale aftrek is op de beoordelingspunten. In bovengenoemde bijlage II is vermeld wat onder beoordelingsruimte wordt verstaan, namelijk in de zone aanwezige beoordelingspunten die geluidgevoelige bestemmingen vertegenwoordigen, te weten woningen, geluidsgevoelige gebouwen en terreinen.
 In het geluidonderzoek dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan is de aftrek, los van het feit of deze correct is bepaald, juist uitsluitend bepaald op de woonboten. Het is kortom niet de bedoeling om redelijke sommatie als algemeen beleid te hanteren voor Isselt.
 Uiteraard staat het de gemeente vrij om eigen beleid te hanteren ten aanzien van woonboten omdat de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Reclamant vindt het echter verwarrend werken als begrippen worden gehanteerd welke in het kader van de Wet geluidhinder anders worden gedefinieerd. De redelijke sommatie die thans wordt gehanteerd betreft kortom ook een eigen beleidsmatige invulling en niet de redelijke sommatie zoals vastgelegd in het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.
 Reclamant is dan ook van mening dat het beleid op dit punt duidelijke dient te worden geformuleerd.

Wij onderschrijven de in de zienswijze gegeven uitleg over het verschil tussen de Wet geluidhinder en het gemeentelijke geluidbeleid en de (on)mogelijkheden daardoor bij het toepassen van de aftrek redelijke sommatie.

In het gemeentelijk geluidbeleid is nadrukkelijk aangegeven, dat de aftrek alleen geldt voor de woonschepen en niet voor de geluidzone als geheel. In het bij het bestemmingsplan gevoegde geluidrapport is gemotiveerd waarom het in dit geval mogelijk is 1 dB(A) aftrek redelijke sommatie toe te passen. Daarbij wordt verwezen naar het toepassen van gemeentelijk geluidbeleid. Naar onze mening is het kader van de toepassing van 1 dB(A) aftrek redelijke sommatie daarmee voldoende duidelijk aangegeven, zodat er geen noodzaak is het beleid en/of de plantoelichting op dit punt anders te formuleren.

3. Reclamant vraagt zich af op welke wijze wordt gewaarborgd dat het geluidscherm daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Immers in de financiële onderbouwing van het plan blijkt niet of de gereserveerde gelden ook betrekking hebben op het scherm, terwijl de bouw van het scherm niet alleen kan worden gezekerd via de planregels. Dit geeft geen

(rechts)zekerheid aan de bedrijven dat de gehanteerde geluidswaarden ook daadwerkelijk gehaald kunnen worden.

In de financiële onderbouwing is wel degelijk rekening gehouden met kosten voor het scherm. Realisering van het geluidsscherm is voorwaarde om te kunnen voldoen aan de milieueisen. Aan de gebruiksregels wordt toegevoegd artikel 2.3.c waarin wordt opgenomen dat de woonboten slechts mogen worden afgemeerd nadat de geluidwerende voorzieningen zijn getroffen. Dit geeft een bestuursrechtelijk handhavingsmiddel. Wij stellen voor het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

4. Reclamant geeft aan dat de kraan voor het lossen van schepen bij van der Kamp zowel in de dag-, avond- en nachtperiode in werking is. In zowel de dag-, avond- en nachtperiode kunnen zich dan ook piekgeluiden voordoen bij het lossen van schepen. Het betreffen vergunde bedrijfsactiviteiten. Dit houdt in dat de piekniveaus in ieder geval op de rekenpunten Havenweg 1 en Schans 3 (en 4) in de nachtperiode respectievelijk de avond- en nachtperiode fors de grenswaarden van 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode kunnen overschrijden. Reclamant geeft aan dat in het geluidonderzoek geen informatie is opgenomen met de ligging van de geluidbron die het relevante piekgeluid (grijper tegen de wand) vertegenwoordigt. Bij Van der Kamp kunnen schepen langs de hele kade worden gelost, betreffende piekgeluiden kunnen derhalve tot aan de meest (noord)oostelijke zijde van de inrichting (loslocatie schip) optreden. Reclamant geeft aan dat onduidelijk is of de betreffende geluidbron op deze locatie is gemodelleerd. Indien dat niet het geval is geweest zullen de piekniveaus bij de beoogde woonbootlocaties hoger zijn dan is berekend in het geluidonderzoek.

Mede naar aanleiding van deze zienswijze 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. Bovenstaande uiteenzetting zal aan de toelichting worden toegevoegd. Wij stellen voor het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

Naar aanleiding van de behandeling van het bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten in de Ronde van 15 maart 2011 is er mede ten aanzien van de piekgeluiden een aanvullende memo geschreven voor het Besluit van de gemeenteraad.

5. Reclamant stelt voorts dat de ligging van de rekenpunten, die de beoogde woonbootlocaties zouden moeten vertegenwoordigen, niet juist is. De rekenpunten die de beoogde woonbootlocaties aan de Schans vertegenwoordigen (1 t/m 3) zijn op de kade gelegd in plaats van op het water. Uit de aard der zaak zal de meest geluidsbelaste zijde van een woonboot zich evenwel op het water bevinden. Daarnaast sluiten de rekenpunten uit het akoestisch onderzoek niet aan bij de bestemming voor ligplaats welke in het ontwerpbestemmingsplan zijn weergegeven (verwezen wordt naar bijgevoegde uitsneden uit het ontwerpbestemmingsplan).

De rekenpunten in het geluidrapport zijn voldoende precies gekozen om een representatief beeld van de te verwachten geluidbelasting te geven. Bovendien zijn de geluidbelastingen ook in contouren aangegeven. Bij de keuze voor de ligplaatsen is rekening gehouden met deze contouren. Terecht wordt opgemerkt, dat dit niet geheel correct is gedaan. De ligplaatslocatie van De Schans ligt aan de noordwestzijde voor een klein deel binnen de berekende 60 dB(A) contour. In het bij de vorige zienswijze al genoemde memo van DHV (Geluid bij nieuw hoekpunt ligplaatsen Schans, januari 2011) wordt ingegaan op de gevolgen hiervan. Uit het memo blijkt, dat de geluidbelasting op het (maatgevende) noordwestelijke hoekpunt van de op de verbeelding opgenomen ligplaatslocatie voldoet aan de gestelde grenswaarde van 60 dB(A). In zoverre is de ligplaatslocatie niet in strijd met het gemeentelijke geluidbeleid, waarin de norm van 60 dB(A) is opgenomen.

6. Reclamant acht de redenering niet juist dat bij de beoordeling van de luchtkwaliteit in relatie tot een voldoende goed woon- en leefklimaat er van uitgegaan is dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de woonbootlocaties, gelet op de grote afstand tot doorgaande wegen, wordt bepaald door de aanwezige achtergrondconcentraties. Nabij de beoogde woonbootlocaties bevinden zich eveneens wegen (met name de Havenweg) en niet onbelangrijk diverse bedrijven bijvoorbeeld die van Connexxion, Mebin en Van der Kamp. Ook van de Eem zelf zijn emissies van scheepbewegingen te verwachten. Deze afzonderlijke 'bronnen' zullen fijn stof en stikstofdioxide emitteren die gelet op de ligging ten opzichte van de beoogde woonbootlocaties een bijdrage aan de luchtkwaliteit zullen hebben welke ten onrechte volgens reclamant niet bij de beoordeling van de luchtkwaliteit is betrokken.

Bij de bepaling van de achtergrondconcentraties in het nationale rekenmodel (Car II) is de bijdrage van industrie verwerkt. Uiteraard is het mogelijk dat er lokaal fluctuaties in deze concentraties optreden, door de nabijheid van bedrijven. Echter de achtergrondconcentraties zijn ter plaatse laag te noemen: circa 25 microgram/m³ fijnstof (de norm is 40) en circa 23 microgram/m³ stikstofdioxide (de norm is eveneens 40). Het is, mede gezien de

aard van de omliggende bedrijven, uitgesloten dat de lokale fluctuaties ten gevolge van deze bedrijven tot een normoverschrijding zullen leiden.

Conclusie

De zienswijze geeft voor een deel aanleiding tot het aanpassen van voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

2.8 Mondelinge zienswijzen van de heer E.R.L. D.

- 1 Reclamant geeft aan dat er onduidelijkheden zijn in het bestemmingsplan voor wat betreft de maatvoering. Zo wordt bij de goothoogte geen onderscheid gemaakt tussen een schip en ark. Daarnaast is het niet duidelijk vanaf welk punt de breedte van de ligplaats wordt gemeten. De breedte mag volgens de regels 7 meter bedragen. De vraag is vanaf welk punt dat wordt gemeten. Vanaf de afmeerpaal of vanaf de kant van de wal.

Wij hechten eraan om eensluidende regels op te stellen voor alle woonbootbewoners. De specifieke gebruiksregels gelden dan ook voor alle woonbootbewoners en luiden als volgt: de onderlinge afstand bedraagt 5 meter; de breedte van de ligplaats mag niet meer bedragen dan 7 meter; de breedte van de woonboot mag niet meer dan 6 meter bedragen en de hoogte van een woonboot mag maximaal 4 meter bedragen gemeten vanaf het waterpeil. Woonboten die niet voldoen aan genoemde maatvoering zullen in het inrichtingsplan worden ingepast op grond van de 10 % algemene afwijkingsregel. Bij vervanging van de woonboot zal echter wel aan de maatvoering genoemd in de regels van het bestemmingsplan moeten worden voldaan.

Aan de gebruiksregels zal worden toegevoegd in artikel 2.3.a onder 2 dat de breedte van de ligplaats niet meer dan 7 meter mag bedragen gemeten vanaf de afmeerpaal welke gelegen is aan de kant van de wal. Wij stellen voor het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

23. Naar aanleiding van een gesprek met de projectleider kwamen nog de volgende punten naar voren:
 - * Blz. 16 de zin "Bovendien zullen veel mensen de floatlands als een verfraaiing ervaren" is een persoonlijke opvatting.
 - * Blz. 19 De woorden "lage kade" zijn vaag.
 - * Blz. 32 Welke maatregelen worden bedoeld om een deel van het open water ijsvrij te houden.
 - * Voorgesteld wordt om het begrip "schip" uit de definitie woonark te halen.
 - * Aan artikel 11.1 onder k van de regels toe te voegen : de woorden "anders dan voor dagelijks gebruik".

Genoemde zinnen op blz. 16 en 19 van de Toelichting worden geschrapt c.q. aangepast. Een maatregel die de brandweer in de winter kan nemen is bijvoorbeeld het maken van een wak in het ijs. De definitie van woonark passen wij aan en aan artikel 11.1 onder k worden de woorden "anders dan voor dagelijks gebruik toegevoegd". Wij stellen voor het bestemmingsplan op genoemde punten aan te passen.

Conclusie

De zienswijze geeft voor een deel aanleiding tot het aanpassen van voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

2.9 Zienswijzen van Visser & Van Solkema namens Green Properties B.V.

1. Reclamant geeft aan dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de toegestane geluidhinder. De woonboten zullen geluidhinder ondervinden als gevolg van het industrielaawaai van de gebruiker van de naastgelegen bedrijfsterreinen van onder andere Green Properties B.V. Het toegestane geluidniveau voor deze bedrijfsterreinen overschrijdt de toegestane geluidshinder voor woonboten / woningen e.d. Bovendien worden de bedrijfsterreinen gebruikt op een wijze die maximaal (geluid)overlast bezorgt aan de bewoners van de woonboten. Als voorbeeld wordt Connexxion genoemd die 's ochtends vroeg tientallen bussen moet opstarten terwijl woonbootbewoners dan nog liggen te slapen. Dat is vragen om moeilijkheden, industrielaawaai vroeg in de ochtend en ook 's avonds laat strookt volgens reclamant nu eenmaal niet met een woonbestemming.

De geluidbelasting vanwege de bedrijven, waaronder Connexxion, is nadrukkelijk bij de afweging betrokken. Geconcludeerd is, dat er per saldo sprake is van een verbetering van het woon- en leefklimaat ten opzichte van de huidige situatie, en dat de beoogde ligplaatsen, mede dankzij het geluidscherm een acceptabele geluidbelasting zullen ondervinden.

2. Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte een illegale situatie legaliseert. Het ontwerpbestemmingsplan is ingegeven omdat er een 'oplossing' moet komen voor een 'illegale' situatie die jarenlang ten onrechte door de gemeente is gedoogd. Het ontwerpbestemmingsplan is een kniebuiging voor de illegale situatie. De gemeente kan daartegen beter optreden in plaats van een ontwerpbestemmingsplan te maken. Dat gaat ten koste van rechten van andere eigenaren/gebruikers van omliggende bedrijfsterreinen van de illegale woonboten.

De woonboten in Amersfoort kennen reeds een lange geschiedenis. Onderhavig onderwerp speelt inmiddels al tientallen jaren en er zijn in die afgelopen jaren vele (bestuurlijke) pogingen geweest om tot een concrete oplossing te komen. Voor de woonbotenhistorie verwijzen wij naar paragraaf 1.1 van de toelichting waarin uitgebreid de totstandkoming van het compromisvoorstel deel 3 van de bemiddelaar en uiteindelijk ook het ontwerp-bestemmingsplan is verwoord. Wij zijn dan ook van mening dat hieraan een zeer zorgvuldige en uitgebreide motivering aan ten grondslag ligt. Ook is door de bemiddelaar met de bedrijven welke rondom de Havenweg zijn gevestigd gesproken en zijn hun belangen in het compromisvoorstel meegewogen.

3. Reclamant is van mening dat het ontwerpbestemmingsplan de gebruiksmogelijkheden van het bedrijfsterrein van Green Properties B.V. in de toekomst beperkt en hierdoor leidt Green Properties B.V. schade. De gebruiksmogelijkheden van het bedrijfsterrein en het aantal mogelijke gebruikers neemt af door het ontwerpbestemmingsplan en dat leidt tot een verminderde waarde van het terrein (schade).

Op grond van artikel 6.1 e.v. van de Wro bestaat er de mogelijkheid om een verzoek in te dienen tot vergoeding van eventuele planschade.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

2.10 Zienswijzen van Connexxion

1. Reclamant geeft aan dat de vestiging o.a. een kantoor, tank/wasstraat, stalling, garage/werkplaats en terrein omvat die allen in een bedrijfscomplex zijn ondergebracht welke aan de Havenweg wordt omsloten. Op het terrein vindt een verscheidenheid aan voertuigbewegingen plaats. In de eerste plaats zijn er de bussen van Connexxion die de tank/wasstraat, stalling of garage/werkplaats in- en uitrijden. In de tweede plaats zijn er de personenauto's van Connexxion medewerkers. In de derde plaats wordt het terrein bereden door vrachtwagens van onder andere toeleveranciers, zoals brandstofleveranciers.

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Het voorstel raakt als zodanig de belangen van Connexxion en heeft vergaande nadelige consequenties. De reactie betreft zowel het gebruik door Connexxion van het bedrijfscomplex als de gevolgen voor de exploitatie van de vervoersconcessies. De belangen van Connexxion zijn zowel in het compromisvoorstel als in voorliggend ontwerpbestemmingsplan stelselmatig genegeerd en komen in geen enkel opzicht tot hun recht ofschoon het gebied een industriegebied is. De facto is sprake van legalisering van zeer lang voortdurende ongewenste situaties met woonboten in Amersfoort. In het collegevoorstel van december 2009 en het raadsbesluit van begin januari 2010, blijkt het onder 6 van het compromisvoorstel van de heer Moens gestelde, worden de bedrijven niet genoemd en is er een besluit genomen terwijl het desbetreffende vigerend bestemmingsplan dat niet toelaat. Hetgeen in het verleden ook gesteld is door de gemeente zelf blijkt de 'stukken' op meerdere tijdstippen. Voorts wordt gesteld dat gemeente en bewoners niet tegen elkaar zullen procederen, hier worden de bedrijven nu opgeofferd. Het ontwerpbestemmingsplan is een compromis tussen de gemeente en de woonbootbewoners op een industrieterrein dat dit compromis niet toelaat. Reclamant stelt dit wel zeer bijzonder te vinden. Connexxion is immers 7 dagen per week, onafgebroken ruim 20 uur per etmaal in bedrijf en maakt dagelijks met vele medewerkers, zeer vele, onvermijdelijke voertuigbewegingen met alle bijbehorende gevolgen.

De woonboten in Amersfoort kennen reeds een lange geschiedenis. Onderhavig onderwerp speelt inmiddels al tientallen jaren en er zijn in die afgelopen jaren vele (bestuurlijke) pogingen geweest om tot een concrete oplossing te komen. Voor de woonbotenhistorie verwijzen wij naar paragraaf 1.1 van de toelichting waarin uitgebreid de totstandkoming van het compromisvoorstel deel 3 van de bemiddelaar en uiteindelijk ook het ontwerp-bestemmingsplan is verwoord. Wij zijn dan ook van mening dat hieraan een zeer zorgvuldige en uitgebreide motivering aan ten grondslag ligt. Ook is door de bemiddelaar met de bedrijven welke rondom de Havenweg zijn gevestigd gesproken en zijn hun belangen in het compromisvoorstel meegewogen.

3. De taakstelling van Connexxion is het verzorgen van “Openbaar Vervoer”. Dat wil zeggen dat zowel het actuele gebruik, als eventuele noodzakelijke toekomstige aanpassingen op, in, van onze bedrijfslocaties niet mogen worden beperkt, ook niet op grond van andere belangen en/of andere belanghebbenden. Niet door wijziging in het bestaande bestemmingsplan, niet door toegestane bedrijfscategorie te wijzigen, niet door milieunormen aan te (moeten) passen als gevolg van het onderhavige plan en niet door het goedkeuren van het bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten. Connexxion moet tenminste gebruik moeten kunnen blijven maken van de vestiging zoals dat thans het geval is. Kortom de exploitatiemogelijkheid moet mogelijk blijven met de actuele SBI categorie en met de thans toegestane geluidemissie. De reeds in het compromisvoorstel beoogde beperking van uitbreidingsruimte binnen de milieucontouren is niet aanvaardbaar en in strijd met de belangen van reclamant.

Op grond van artikel 6.1 e.v. van de Wro bestaat er de mogelijkheid om een verzoek in te dienen tot vergoeding van eventuele planschade. Overigens blijkt uit de actualisatie van het akoestisch onderzoek (11 augustus 2009), dat dankzij het geluidscherm er ten opzichte van de norm van 60 dB(A) nog ruimte is voor uitbreidingen van omliggende bedrijven, waaronder Connexxion. Uiteraard voor zover dat binnen de wettelijke geluidzone mogelijk is. Voor het overige wordt deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

4. Connexxion meent dat het plan zodanig moet zijn dat de openbare dienstverlening vanuit deze vestiging niet wordt gehinderd, beperkt c.q. belet, in casu dat noodzakelijke aanpassingen, wijzigingen of uitbreidingen moeten kunnen worden toegestaan. Hieronder wordt nadrukkelijk verstaan wijziging van de bebouwingsgrens, het bouwvolume, de bebouwde oppervlak, de bouwhoogte, de hoeveelheid geluidruimte, het aantal verkeersbewegingen alsmede eventueel wijziging in de aard van de brandstofvoorziening. Dat wil zeggen dat ook “duurzame”ontwikkelingen mogelijk moeten zijn en blijven zoals o.a. d.w.z. niet uitsluitend, duurzame brandstoffen (en gebruik ervan binnen het OV) waarbij – niet uitputtend – te denken valt aan aardgas, waterstof e.d. en de externe veiligheidcontour. Connexxion meent dat het plan er blijk van moet geven dat over vorengeschetste problemen is nagedacht en rekening houdt met genoemde belangen. Daarmee is niet goed verenigbaar dat Connexxion, dat beschikt over de desbetreffende Openbaar vervoersconcessies door beperkingen in haar gebruik- en exploitatiebelang wordt getroffen, als gevolg van voorliggend plan. De toegestane hoogte van woonboten, de hoogte van de geluidswerende muur en de afstand tussen woonboten en Connexxion is echter zodanig dat de bewoners wel (geluid)hinder zullen ervaren en zich daartegen zullen verzetten.

De geluidbelasting vanwege de bedrijven, waaronder Connexxion, is nadrukkelijk bij de afweging betrokken. Geconcludeerd is, dat er per saldo sprake is van een verbetering van het woon- en leefklimaat ten opzichte van de huidige situatie, en dat de beoogde ligplaatsen, mede dankzij het geluidscherm een acceptabele geluidbelasting zullen ondervinden. Mede hierdoor is niet te verwachten, dat de bewoners zich tegen geluidhinder zullen verzetten.

Onder zienswijze 3 zijn wij ingegaan op de geluidruimte voor toekomstige ontwikkelingen. De afweging over eventuele externe veiligheidscontouren is, nu daarvoor geen concrete

plannen bestaan, thans niet aan de orde.

5. Reclamant stelt uitdrukkelijk dat eventuele (aanpassing)kosten van de vestiging zelf, dan wel die welke in verband met gebruik van de vestiging noodzakelijk zullen blijken te zijn, niet voor haar rekening komen, voor zover die kosten noodzakelijk worden in verband met dit plan. Dat geldt evenzeer voor eventuele andere kosten, waaronder die in verband met een eventueel desondanks noodzakelijke verplaatsing. Voor de vestiging van een Openbaar Vervoerbedrijf komt immers slechts een zeer gering aantal geschikte locaties in aanmerking.

Verplaatsing is niet aan de orde omdat Connexxion op haar huidige locatie binnen haar huidige milieuvergunning kan blijven opereren.

6. Reclamant brengt nadrukkelijk nog onder de aandacht het eerdere 'eindadvies', met name 4 "het bemiddelingsproces" en 9d "conclusies" waaraan met dit plan opnieuw aan wordt voorbijgegaan.

Genoemde punten komen uit het bemiddelingsvoorstel deel 1 "Iedereen gelukkig" (d.d. 12 november 2008). Hierna heeft de gemeenteraad ook kennisgenomen van bemiddelingsvoorstel deel 2 (d.d. 1 april 2009) en uiteindelijk met deel 3 (d.d. 9 september 2009) ingestemd. Laatstgenoemd bemiddelingsvoorstel is uitgewerkt in voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

7. Het past dan ook daarover voorafgaand aan de invoering van het bestemmingsplan wel met ons overleg te hebben en dat de gemeente de bezwaren van reclamant wegneemt. Connexxion verzoekt naar aanleiding van deze reactie voorafgaand aan de behandeling van het plan om inhoudelijk overleg met de gemeente.

Bestuurlijk overleg is gevoerd op 7 februari 2011..

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

3 Wijzigingen in het bestemmingsplan

In onderstaande paragrafen is een overzicht opgenomen van de wijzigingen in het bestemmingsplan. Aangegeven wordt wat in de toelichting, de verbeelding en de regels wordt aangepast.

3.1 Toelichting

- Naast aanpassingen genoemd in bovengenoemde zienswijzen gaat het ook om enkele ambtshalve aanpassingen naar aanleiding van de invoering van de Wabo en archeologie.
- In paragraaf 6.4 “De Economische uitvoerbaarheid” is de tekst onder het kopje “*Financien in onderhavig plangebied*” aangepast aan het raadsvoorstel en raadsbesluit behorend bij het bestemmingsplan Ligplaatsen voor woonboten.

3.2 Verbeelding

- De dubbelbestemming ‘Waterstaat-Waterkering’ komt ook te liggen op de ‘specifieke vorm van water-woonbotenligplaats’ en op het ontbrekende strookje van de bestemming ‘Verkeer-Verblijfsgebied’ van de Havenweg dat verticaal gericht is op de Eem.
- Ten behoeve van een ponton wordt de bestemming “Water” vergroot.

3.3 Regels

- De artikelen worden hernummerd zodanig dat er wordt doorgeteld in hoofdstuk 2 en niet opnieuw wordt genummerd. Artikel 1 van hoofdstuk 2 wordt dan artikel 3 enz.;
- Aan artikel 1 wordt het begrip floatland toegevoegd:

kunstmatige drijftillen of drijvende planteneilandjes met veel bloeiende planten die verankerd kunnen worden;

- In artikel 1 onder 40 worden de woorden “een schip” in de begripsomschrijving van woonark vervangen door “**een in of op het water geplaatst voorwerp**”;
- Aan artikel 3.2.3 (voorheen artikel 1) (Verkeer-Verblijfsgebied) wordt bij geluidwerende voorzieningen de bouwregel opgenomen dat de bouwhoogte maximaal **2,5 m gemeten ten opzichte van de as van de weg** mag zijn;
- Aan het artikel 3 (voorheen artikel 1) (Verkeer-Verblijfsgebied) wordt artikel 3.2.5 toegevoegd:

Voor het gebruik van de geluidwerende voorziening, welke tevens wordt gebruikt als waterkering, geldt dat deze voorziening standaard gesloten dient te zijn en slechts bij aankomst en vertrek mag worden open- en dichtgedaan;

- Aan artikel 4.1 wordt onderdeel g. toegevoegd:

1 ponton

- *Artikel 4.3.b (voorheen artikel 2.3.b) onder 2 wordt als volgt gewijzigd:*

de breedte van de ligplaats mag niet meer dan 7 meter bedragen **gemeten vanaf de afmeerpaal gelegen aan de kant van de wal;**

- *Aan artikel 4.3. (voorheen artikel 2.3) wordt sub c toegevoegd:*

de verplaatsing van de woonboten zal niet eerder plaatsvinden dan nadat de geluidwerende voorzieningen zijn getroffen;

- Aan artikel 11.1, onder k, (voorheen artikel 9) van de regels luidende “het indrijven van voorwerpen” worden toegevoegd de woorden “anders dan voor dagelijks gebruik”.

Vastgesteld bij besluit van de raad van de Gemeente Amersfoort d.d. 26 april 2011, nr 3705761