

Nota Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan “Stadshaven Wijk bij Duurstede”

1. Algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan “Stadshaven Wijk bij Duurstede” heeft met ingang van 16 november 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan was gedurende deze periode o.a. digitaal raadpleegbaar op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens deze periode kon een ieder een zienswijze over het bestemmingsplan (mondeling of schriftelijk) indienen. Gedurende de terinzagelegging zijn 14 zienswijzen kenbaar gemaakt.

2. Wijze van behandeling

Iedere reclamant (indiener zienswijze) heeft een nummer gekregen om de reactie te kunnen onderscheiden. In het overzicht is de beantwoording van gemeentewege op de ingebrachte zienswijze opgenomen. Per reclamant zijn opgenomen:

- Adres van reclamant (geanonimiseerd in kader van Wbp¹);
- datum van indiening zienswijze (dagtekening) en datum van ontvangst;
- de zienswijze;
- de reactie van de gemeente;
- in de conclusie is aangegeven of de reactie leidt tot een wijziging of aanvulling van het bestemmingsplan “Stadshaven Wijk bij Duurstede”.

Alle zienswijzen zijn ontvankelijk verklaard. De zienswijzen zijn in hun geheel weergegeven in deze zienswijzennota en beoordeeld. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen kan er sprake zijn van door te voeren wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan. Voor zover dit het geval is, wordt dit vermeld in de betreffende zienswijze en het onderdeel wijzigingen van de nota zienswijzen.

3. Overzicht indieners zienswijzen

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de ingekomen zienswijzen van de reclamanten.

Naam	Nr.
Indiener 1	1
Indiener 2	2
Indiener 3	3
Indiener 4	4
Indiener 5	5
Indiener 6	6
Indiener 7	7
Indiener 8	8
Indiener 9	9

¹ Wet bescherming persoonsgegevens

Indiener 10	10
Indiener 11	11
Indiener 12	12
Indiener 13	13
Indiener 14	14

4. Beantwoording meest voorkomende zienswijzen

In de zienswijzen komt een aantal onderwerpen meerdere keren terug. Deze onderwerpen worden in dit hoofdstuk weergegeven in thema's en vervolgens van antwoord voorzien. Bij de afzonderlijke zienswijzen in hoofdstuk 5 is waar nodig verwezen naar de antwoorden bij de thema's in dit hoofdstuk.

A. Participatie

Meerdere indieners geven aan onvoldoende betrokken te zijn geweest bij de ontwikkeling van het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

De gemeente heeft zich ingespannen om alle belanghebbenden goed te betrekken. Wij betreuren het dat onze inspanningen voor de indieners van de zienswijzen niet voldoende zijn geweest. We werken sinds 2015 aan het nieuwe, actuele bestemmingsplan voor de Stadshaven. We zijn continu in overleg geweest met onze (voor)overlegpartners en met stakeholders, waaronder de inwoners van onze gemeente. De frequentie van de diverse overlegmomenten is verschillend geweest in de jaren tussen 2015 en 2023. We zien in dat een duidelijke structuur ten aanzien van het participatietraject ontbrak en we kunnen ons voorstellen dat inwoners zich niet altijd even goed meegenomen voelen.

Er zijn meerdere bijeenkomsten en overleggen georganiseerd: informatiebijeenkomsten, bestuurlijke dan wel ambtelijke overleggen op initiatief van betrokkenen en werksessies ten aanzien van een specifiek thema. In 2022 en 2023 hebben we de momenten van betrokkenheid voor belangstellenden en belanghebbenden geïntensiveerd, omdat ons opviel dat de wensen en visies ten aanzien van het Stadshavengebied uiteenliepen.

In september 2022 heeft de gemeente twee avonden georganiseerd om te presenteren hoe het traject van herziening van het bestemmingsplan wordt uitgevoerd en welke uitgangspunten de basis vormen voor de herziening. In april 2023 hebben we met een groep betrokkenen de inhoud van het beeldkwaliteitsplan opgesteld en in juni 2023 hebben we het concept beeldkwaliteitsplan en de inhoud van het bestemmingsplan op hoofdlijnen met de geïnteresseerden besproken. Deze avonden zijn goed bezocht, waarbij zowel positieve als kritische geluiden zijn gehoord. Alle bijeenkomsten zijn vroegtijdig en via meerdere communicatiekanalen aangekondigd, zodat iedereen die dat wilde ook aanwezig kon zijn. In april 2023 heeft er een overleg plaatsgevonden met nauw betrokken stichtingen en inwoners. Het doel van dit overleg was om goed naar elkaars belangen te luisteren en te kijken waar we met elkaar overeenstemming konden bereiken. De verslaglegging van de participatie-momenten is raadpleegbaar via de [projectwebsite](#).

De gemeente is de initiatiefnemer om te komen tot het nieuwe bestemmingsplan. Op dit moment wordt het Stadshavengebied geëxploiteerd door een private partij. De afspraken, rechten en plichten van deze privaat-publieke samenwerking zijn vastgelegd in een exploitatieovereenkomst. De huidige exploitant is dus ook een belanghebbende en door ons betrokken bij het bestemmingsplantraject.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft, als onderdeel van het formele bestemmingsplantraject, vanaf 16 november 2023 zes weken ter inzage gelegen. Op 27 november 2023 hebben we een extra informatiebijeenkomst georganiseerd om aan belanghebbenden en belangstellenden toelichting te geven over de opbouw en inhoud van het ontwerpbestemmingsplan. Daarbij hebben we ook uitgelegd hoe men een zienswijze tegen het plan kan indienen en hoe het vervolgtraject er uit ziet. Uiteindelijk zijn er 14 zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan ingediend.

B. Belangenafweging

Indieners zijn van mening dat de belangen van één exploitant belangrijker worden gevonden dan de belangen van andere partijen. Ook zijn meerdere indieners van mening dat afspraken voor de uitvoering van het bestemmingsplan ontbreken.

Reactie

Gemeente Wijk bij Duurstede streeft ernaar de Stadshaven in Wijk bij Duurstede verder te ontwikkelen. Deze ontwikkeling is gebaseerd op de visie Het Rivierfront, waar in de Stadshaven wordt gezien als een levendige locatie met toegevoegde waarde voor zowel inwoners als bezoekers; een plek waar stad en rivier samenkomen. Dit uitgangspunt werd bevestigd in het besluit van de gemeenteraad op 29 juni 2010. Ook in de huidige Raadsagenda 2022-2026 “Samenwerking, Creativiteit, Verantwoordelijkheid”, wordt het belang van de Stadshaven onderstreept. Hierin wordt benadrukt dat we ons economisch blijven richten op het versterken van een veelzijdig recreatief-toeristisch aanbod en het creëren van een bruisende, vitale binnenstad die aantrekkelijk is voor zowel inwoners als toeristen. Gemeente Wijk bij Duurstede is een regiegemeente. Dit wil zeggen dat we niet alles zelf uitvoeren, maar samen met andere organisaties, instellingen en inwoners proberen onze beleidsdoelen te bereiken.

De gemeente is initiatiefnemer van het bestemmingsplan. Op dit moment wordt het Stadshavengebied geëxploiteerd door een private partij. De afspraken, rechten en plichten in deze private-publieke samenwerking zijn in 2014 vastgelegd in een exploitatieovereenkomst. De huidige exploitant is daarom een belanghebbende en betrokken bij het bestemmingsplantraject. Dit neemt niet weg dat in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de belangen van alle partijen. Hierin is gezocht naar de gemeenschappelijke oplossingen, zodat de Stadshaven van Wijk bij Duurstede een plek voor iedereen wordt. De ontwikkeling van de Stadshaven wordt ook besproken in de gemeentelijke Omgevingsvisie, die unaniem door de raad is aangenomen na een uitgebreid participatietraject (zie pagina 30 van de Omgevingsvisie Stedelijk Gebied). Het bestemmingsplan voldoet aan de uitgangspunten van een goede ruimtelijke ordening. De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zijn zorgvuldig overwogen en in de plantoelichting is uitgebreid onderbouwd waarom deze ontwikkelingen juridisch en planologisch passen.

De uitvoering van het bestemmingsplan verloopt via meerdere sporen. Allereerst heeft de gemeente budget gereserveerd om de beeldkwaliteit van de Stadshaven te verbeteren door de openbare ruimte aan te pakken. Daarnaast wordt met de exploitant van de Stadshaven afspraken gemaakt over toeristisch-recreatieve voorzieningen, zoals het havensanitair, parkeerplaatsen voor campers en de inrichting van de jachthaven. Voor de ontwikkeling van een toekomstige horecavoorziening moet een initiatiefnemer een aanvraag indienen voor het bouwen en in gebruik nemen van de horecavoorziening. De gemeente beoordeelt deze aanvraag vervolgens op basis van de kaders die zijn vastgelegd in het bestemmingsplan, waaronder het beeldkwaliteitsplan.

Samengevat komen in dit dynamische gebied verschillende belangen samen. De visie en wensen van de gemeente, onze (voor)overlegpartners, belangstellenden, belanghebbenden en de exploitant van de Stadshaven zijn allemaal meegenomen. De argumenten en belangen van alle betrokken partijen zijn gehoord en in hun geheel afgewogen.

C. Horecavoorziening

Indieners hebben diverse zorgen ten aanzien van de voorgestelde horecavoorziening. Hieronder zijn de meest voorkomende zienswijzen opgenomen en van antwoord voorzien.

Reactie

1. Hoogtebepaling

De indieners wijzen erop dat er geen bepaling voor de hoogte van (historische) schepen is opgenomen. In het ontwerpbestemmingsplan is in eerste instantie gekozen om geen hoogte van (historische) schepen vast te leggen, omdat het moeilijk is om vooraf nauwkeurig de afmetingen van een schip te bepalen. Wij vonden dat de ruimtelijke kwaliteit al voldoende werd gewaarborgd door het instellen een maximum oppervlak voor horeca en een bijbehorend beeldkwaliteitsplan. Wij begrijpen echter de wens om ook voor schepen een hoogtebepaling op te nemen. Daarom is de hoogtebepaling in het vast te stellen bestemmingsplan vastgelegd op maximaal 4 meter voor niet-historische schepen (artikel 7.2). Historische schepen zijn uitgezonderd van deze hoogtebepaling.

2. Afmeren ten tijde van het hoogwaterseizoen

Indieners vragen zich af waar het drijvende horecapaviljoen blijft in het hoogwaterseizoen.

Dit is echter een uitvoeringsaspect dat niet in het bestemmingsplan wordt geregeld. In het bestemmingsplan is wel expliciet vastgelegd dat het aanmeren van de horecavoorziening tijdens het hoogwaterseizoen verboden is (artikel 7.2). Dit betekent dat het drijvende horecapaviljoen in dat seizoen inderdaad moet worden verplaatst. Het is de verantwoordelijkheid van de toekomstige exploitant om dit te regelen. In toekomstige overeenkomsten met de exploitant zullen hierover verdere afspraken worden gemaakt.

3. Kiosk of foodtruck als alternatief

De indieners vinden het drijvende horecapaviljoen en het bijbehorende terras ongewenst. Ze beschouwen deze voorziening als te grootschalig en uiten zorgen over mogelijke overlast, zoals van het terras en de benodigde installaties (zoals generatoren). In plaats van het drijvende horecapaviljoen geven zij de voorkeur aan een kleine kiosk of foodtruck op dezelfde locatie. Een horecavoorziening op deze locatie is in lijn met het eerder genoemde raadsbesluit uit 2010.

Een kiosk of een foodtruck sluit volgens ons echter niet aan bij de beleidsdoelen voor de Stadshaven, zoals vastgelegd in het eerder genoemde raadsbesluit van 29 juni 2010, de Omgevingsvisie Stedelijk Gebied (vastgesteld door de raad op 6 juli 2021) en het Horecabeleid (vastgesteld door de raad op 21 oktober 2022). Een van de uitgangspunten is dat er ruimte moet worden geboden voor de exploitatie van horeca op dit terrein, waarbij ook de mogelijkheid voor een restaurant- dan wel pannenkoekenboot bestaat. Horeca op deze locatie is wenselijk voor zowel toeristen als bewoners en helpt de Stadshaven beter te integreren met de historische binnenstad, die eveneens wordt gekenmerkt door aantrekkelijke horecavoorzieningen.

Daarnaast vinden wij dat de horecavoorziening, zoals deze in het bestemmingsplan is opgenomen, past in de omgeving. In de planregels is vastgelegd dat het gaat om een horecavoorziening die relatief weinig overlast veroorzaakt (categorie 2a en 2b met uitzondering van een hotel, expliciet geen feesten of partijen toegestaan en een uiterlijke sluitingstijd van 23.00 uur) en een bruto oppervlakte van maximaal 160 m² (artikel 7.4). Deze bruto vloeroppervlakte is inclusief alle ruimten die nodig zijn voor de exploitatie van de horecavoorziening, zoals installatieruimten, keukens, magazijn en ingesloten buitenruimte zoals overdekt terras. Naar onze mening is een bruto vloeroppervlakte van 160 m², in tegenstelling tot wat de indieners beweren, niet als grootschalig te beschouwen.

Bij de horecavoorziening hoort ook terrasruimte. In het voorliggende bestemmingsplan is maximaal 160 m² terrasruimte op het vaartuig zelf (artikel 7.4.1 b) en 80 m² terras op de buitensteiger (artikel 4.3.1) toegestaan. Bij het bepalen van de benodigde terrasruimte op het vaartuig hebben we rekening gehouden met de noodzaak om voldoende ruimte te bieden voor het aanmeren van een (historisch) schip. Een (historisch) schip heeft vaak een oppervlakte nodig zoals in voorliggend bestemmingsplan is vastgelegd (som van bruto vloeroppervlakte en terrasruimte). Daarnaast hebben wij ervoor gekozen om de terrasruimte expliciet te reguleren in het bestemmingsplan, zowel qua locatie (vastgelegd met een aanduiding) als qua oppervlak. Hiermee hebben wij, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, de mogelijke effecten van het terras op de omgeving kunnen onderzoeken en bieden we duidelijkheid over de beoogde horecavoorziening met terrasruimte in zijn maximale vorm.

Om de effecten op de omgeving in beeld te brengen, is specifiek onderzoek gedaan naar het geluid afkomstig van zowel de inrichting als het terras (gezamenlijk de representatieve bedrijfssituatie). Uit het onderzoek blijkt dat er in deze situatie geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit, dat er geen overschrijdingen van stap 2 en 3 uit de VNG-brochure zijn (waardoor wordt voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening), en dat geen overschrijdingen van maximale geluidsniveaus optreden als gevolg van indirecte hinder.

Bij de representatieve bedrijfssituatie zijn we ervan uitgegaan dat de horecavoorziening geen noemenswaardige apparatuur (luchtbehandelingsinstallatie, draaiende motor, etc.) heeft. Luchtafvoer is wel meegerekend, omdat er mogelijk gekookt zal worden. Voor de nachtperiode gelden geen normen omdat de horecavoorziening om 23.00 uur sluit en versterkte muziek buiten het terras niet is toegestaan. Daarnaast moet ieder bedrijf voldoen aan de regelgeving van het Besluit kwaliteit leefomgeving en het omgevingsplan van de gemeente (§ 2.3.4.2). Mocht blijken dat de beoogde technische installaties in de toekomst te veel geluid produceren, dan is het bedrijf verplicht om maatregelen te nemen voor de start van activiteiten. Samengevat is er geen reden om aan te nemen dat de horecavoorziening leidt tot overlast voor de omgeving.

Verder zijn wij van mening dat de beoogde horecavoorziening past op de voorgestelde locatie. De alternatieve suggestie van een kleine kiosk of foodtruck sluit niet aan bij de ambitie van de gemeente zoals vastgelegd in het raadsbesluit van 29 juli 2010.

4. Kade kan niet meer gebruikt worden voor andere activiteiten

Tot slot wordt door de indieners aangegeven dat op de buitensteiger waar in de toekomstige situatie een terras zal worden aangelegd, niet meer gebruikt kan worden voor andere activiteiten (zoals yogaklassen).

De gemeente ziet geen probleem in het combineren van het terras met andere activiteiten. De Stadshaven is een openbaar terrein waar bezoekers zich ook buiten de aangewezen paden mogen begeven. Er blijft dus voldoende ruimte voor recreatieve activiteiten op andere plekken binnen de Stadshaven. Om dit juridisch te waarborgen, hebben we in de planregels van het vast te stellen te bestemmingsplan expliciet ruimte voor extensief recreatief medegebruik binnen de groenbestemming toegestaan. Hierdoor blijven activiteiten zoals yogaklassen mogelijk (definitie artikel 1.32).

D. Parkeerterrein

Het bestemmingsplan ziet toe op het uitbreiden van het oostelijke parkeerterrein. Dit gaat ten koste van groen. Indieners pleiten ervoor het groen niet aan te tasten. Daarnaast vrezen indieners voor overlast van hangjongeren.

Reactie

Het bestaande parkeerterrein aan de oostzijde van de haven zal, indien nodig en nadat een omgevingsvergunning is verleend, in zuidelijke richting worden uitgebreid om te voldoen aan de parkeerbehoefte van de toekomstige horecavoorziening. Dit zal inderdaad ten koste gaan van groen. Deze beslissing is echter het resultaat van een integrale afweging waarbij de gemeente veel waarde hecht aan het versterken van het toeristisch-recreatief karakter van de regio. De onderbouwing van de parkeerbehoefte is te vinden in het parkeer- en verkeersonderzoek, dat als bijlage 9 bij de plantoelichting is opgenomen.

Daarnaast wordt met het bestemmingsplan een nieuw toetsingskader voor de beeldkwaliteit geïntroduceerd, in combinatie met een aanlegvergunningstelsel (zie ook artikel 6.4) voor nieuwe verharding(en). Dit betekent dat nieuwe verharding in het gebied moet voldoen aan de criteria zoals is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan (bijlage 2 bij de planregels). Eén van deze criteria is het zoveel mogelijk toepassen van open (beton)bestrating om het gebied een groen karakter te behouden. Hiertoe is onderstaande afbeelding opgenomen als sfeerbeeld.



Daarnaast hebben wij in het beeldkwaliteitsplan de ambitie uitgesproken om de openbare ruimte van het stadshavengebied te verbeteren. We streven naar meer eenheid in de verschillende soorten verhardingen en in de groene inrichting. Er worden halfverharde paden toegevoegd voor het ommetje door het gebied en er worden trappetjes aangelegd in de taluds. Daarnaast wordt de inrit van het parkeerterrein aan de oostzijde en de bijbehorende voetbaden gescheiden, wat zorgt voor een veiligere en nettere entree van het havengebied. De fietsparkeerlocaties en andere verhardingen binnen de groene zones zullen worden uitgevoerd in dezelfde open betonbestrating als de parkeervakken.

Tot slot kunnen wij de vrees voor overlast door hangjongeren in deze bestemmingsplanprocedure niet wegnemen. Mocht er in de praktijk overlast ontstaan, dan is dit een kwestie van handhaving (voor zover er sprake is van strijd met de openbare orde). Iedereen kan handhaving inschakelen bij overlast of illegale situaties. Na een melding kan een rapporteur langskomen om de situatie te bekijken. De rapporteur kan andere organisaties om hulp vragen als dat nodig is. Bij ernstige of herhaaldelijke overlast kan de burgemeester maatregelen nemen tegen de overtreder.

E. Camperplaatsen

In het bestemmingsplan zijn vijf camperplaatsen voorzien aan de zijkant van het oostelijke parkeerterrein. Indieners vrezen voor een witte muur en verzoeken deze camperplaatsen te

realiseren op een alternatieve locatie zoals hieronder weergegeven. Daarbij vragen indieners zich af waarom de gemeente hier camperplaatsen wil realiseren.



Reactie

De locatie voor de nieuwe camperplaatsen is zorgvuldig gekozen. We hebben gezocht naar een plek waar de aanwezigheid van campers minder bepalend is voor de beleving van het gebied. De camperplaatsen liggen bij elkaar, dicht bij het sanitair, op de overgang tussen parkeer- en groenruimte (zodat hier ook een aanleiding ontstaat om de bestaande bestrating te verwijderen en open bestrating te realiseren) en achter een lage haag. Door de verticale opstelling wordt het zicht vanaf de entree van het stadshavengebied (en andersom) meer open in tegenstelling tot een horizontale opstelling. Vanaf de Rijndijk/Havenweg zullen de campers gedeeltelijk verborgen zijn achter de recreatiewoning en door de koppeling met het parkeerterrein vallen ze samen met de geparkeerde auto's. Hoewel de lage haag de campers niet volledig verbergt, biedt deze wel een rustige, lage rand. Als de campers op de alternatieve locatie worden geplaatst, zouden ze meer zichtbaar zijn en meer aandacht trekken voor bezoekers vanaf de Rijndijk/Havenweg. Daarmee ontstaat niet de gewenste ruimtelijke kwaliteit.



F. Evenementen

Indieners maken zich zorgen over het aantal evenementen, het aantal op- en afbouwdagen, de (geluids)overlast op het omliggende gebied en men is het oneens met het aantal dagen waarop de Stadshaven voor evenementen kan worden gebruikt. Indieners geven aan dat het stadshavengebied voor een lange periode niet toegankelijk is voor andere gebruikers en vragen zich af of er niet andere geschikte locaties in de gemeente zijn voor het organiseren van evenementen.

Reactie

Het op dit moment geldende bestemmingsplan staat zonder enige vorm van begrenzing of beperking evenementen toe, op precies dezelfde locatie als voorliggend bestemmingsplan. Met het voorliggende bestemmingsplan willen we juist het gebruik reguleren. Dit biedt organisatoren duidelijkheid over de mogelijkheden voor evenementen en zorgt ervoor dat de omgeving weet waar ze aan toe is. Wij benadrukken dat we hiermee een beperking voorstellen, in tegenstelling tot de huidige situatie.

Bij het opstellen van de regeling in het bestemmingsplan hebben we het feitelijke gebruik van de Stadshaven voor evenementen als uitgangspunt genomen (zie ook artikel 17). We hebben de evenementenkalender van 2023 als basis gebruikt, omdat bestaande evenementen al zijn beoordeeld op haalbaarheid en wenselijkheid vanuit het oogpunt van openbare orde en veiligheid bij de aanvraag van de evenementenvergunning. De ruimtelijke aanvaardbaarheid is meegenomen in dit bestemmingsplantraject.

Bij evenementen is geluid een belangrijk aandachtspunt. In het kader van deze bestemmingsplanherziening is uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het geluid afkomstig van evenementen. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 8 van de plantoelichting. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op de gevels van nabijgelegen geluidsgevoelige functies kan worden voldaan aan de normstelling uit de in Nederland algemeen gehanteerde Nota Evenementen met een luidruchtig karakter van de Inspectie Milieuhygiëne Limburg (1996), ook wel aangeduid als Nota Limburg. Door aan deze normstelling te voldoen wordt onaanvaardbare hinder voor omwonenden voorkomen of zoveel mogelijk beperkt. Om dit te realiseren, is ervoor gekozen om de maximaal toelaatbare geluidniveaus juridisch vast te leggen in de planregels (zie artikel 17.2.1). Evenementen met luide muziek, waarbij de geluidsbelasting op de gevels de maximale normen van de Nota Limburg wordt bereikt, te weten 75 dB(A) in de dag en avondperiode en 70 dB(A) in de nachtperiode, worden beperkt tot maximaal vier evenementen per kalenderjaar. Ook de locatie van het podium voor deze evenementen is juridisch vastgelegd, en de eindtijd is in principe 23.00 uur (tenzij de dag volgend op het evenement een zaterdag, zondag of nationaal erkende feestdag is, dan mag de eindtijd onder voorwaarden worden verlengd tot 00.00 uur).

Voor overlast van evenementen anders dan geluid (zoals zwerfafval) willen wij op de eerste plaats benadrukken dat voorliggend bestemmingsplan uiteraard geen toestemming geeft voor het verrichten van handelingen die tot dergelijke overlast kunnen leiden (vgl. AbRS 23 januari 2023, ECLI:NL:RVS:2023:235, r.o. 8). Ook hebben wij te maken met het feit dat kwesties van handhaving niet in een bestemmingsplanprocedure aan de orde kunnen komen (vgl. AbRS 7 april 2021, ECLI:NL:RVS:2021:699, r.o. 6.2). Met andere woorden: het bestemmingsplan gaat niet over vormen van overlast die niet “ruimtelijk relevant” zijn. Op de tweede plaats doen de gemeente alsook de betrokken partners en organisatoren hun uiterste best om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en - waar dat niet kan - aan te pakken. In het kader van de evenementenvergunning wordt onder andere toegezien op de vraag hoe organisatoren overlast voor omwonenden zoveel mogelijk kunnen voorkomen dan wel beperken. Bij de evenementenvergunning wordt aandacht besteed aan aspecten als openbare orde, veiligheid, bereikbaarheid en gezondheid. Ook bevat de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) bepalingen op grond waarvan opgetreden kan worden bij overlast.

Op het moment dat er in de Stadshaven een evenement wordt georganiseerd, worden er (wederom in het traject van de evenementenvergunning) voor dat specifieke evenement afspraken gemaakt over de toegankelijkheid van het stadshavengebied tijdens de op- en afbouw van dat evenement en het daadwerkelijke evenement zelf.

Al met al zijn wij van mening dat de kaders van het voorliggende bestemmingsplan, die ook al zonder beperking bestonden, voldoende ruimte bieden om evenementen op een verantwoorde manier te organiseren in de

Stadshaven, in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Dit wil niet zeggen dat er geen hinder of overlast ervaren zal worden (dat is heel moeilijk te voorkomen ten tijde van een evenement), maar wel dat deze tijdelijke hinder en overlast als aanvaardbaar wordt beschouwd. Dit oordeel wordt mede ondersteund door het feit dat de evenementen breed maatschappelijk worden gedragen.

G. Cruiseschepen

Indieners verzoeken om walstroom in de Stadshaven aan te leggen om geluidsoverlast afkomstig van generatoren van (cruise)schepen te voorkomen.

Reactie

Wij staan positief tegenover de aanleg van walstroom. In het bestemmingsplan kunnen we hiervoor geen regels opnemen (geen aspect van ruimtelijke ordening). Het bestemmingsplan staat de aanleg van walstroom niet in de weg. Het voornemen om walstroom aan te leggen is opgenomen in het beeldkwaliteitsplan (bijlage 1 bij de plantoelichting). Dit is een voornemen voor de lange termijn, omdat de netbeheerder aangeeft dat walstroom op dit moment niet kan worden aangesloten door netcongestie.

5. Ingekomen zienswijzen

Hieronder worden de ingekomen zienswijzen, per inhoudelijk argument, weergegeven. Daaronder volgt een reactie van de gemeente en ten slotte volgt een conclusie ten aanzien van de noodzaak om het bestemmingsplan aan te passen op basis van de overwegingen ingebracht in de zienswijzen.

Indiener 1

Zienswijze ingekomen op 8 december 2023.

1.1

In 2003 is door de gemeenteraad van Wijk bij Duurstede een plan aangenomen voor de herinrichting van de gemeentehaven. Dat moment markeerde de overgang van een industriehaven naar een recreatiehaven. Dit plan is toen tot stand gekomen door een uitgebreide visievorming met daaraan gekoppeld een uitgewerkte inrichting als resultaat van een goed participatieproject van gemeente, burgers en belanghebbenden. De visie die toen is geformuleerd is eigenlijk anno 2023 nog steeds van kracht: kleinschaligheid, passend in het landschap, met bebouwing en parkeren dicht tegen de Beermuur. Helaas kan nu worden geconstateerd dat met de totstandkoming van het nu voorliggende bestemmingsplan dit qua participatie schril afsteekt tegen die van 2003 maar ook qua visie en plan.

Het door B&W goedgekeurde bestemmingsplan, is er een die ambtelijke gezien volledig is voorgekookt waarin de burgers hooguit, in een (te)laat stadium, en op het aandringen van de omwonenden, marginale veranderingen konden suggereren. Het huidige bestemmingsplan is voornamelijk gemaakt in samenspraak gemaakt met de vorige en huidige exploitant, dit zonder tijdige en fatsoenlijke burgerparticipatie. De belangen van één exploitant worden belangrijker gevonden dan het landschap, beeldkwaliteit en een goede participatie van omwonenden en de burgers van de stad.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder A (Participatie) hebben opgemerkt.

1.2

Meer “reuring” was de wens van de gemeenteraad, neergelegd in een notitie uit 2010. Dit betekende eigenlijk alleen maar meer horeca. Inmiddels zijn we 14 jaar verder en is door de komst van de Graanschuur inclusief twee terrassen, het Terras op de Beermuur, diverse B&B voorzieningen en het gebruik van de haven en het haventerrein de “reuring” beduidend toegenomen. De tijd en de nieuwe initiatieven hebben dus wel degelijk uitvoering gegeven aan de doelstelling en de ambities van de gemeenteraad.

In het voorliggende bestemmingsplan zijn alle voorgestelde nieuwe inrichtingsplannen keurig (juridisch) onderbouwd en planologisch verantwoord. De vraag is echter niet wat kan, maar wat we eigenlijk willen, wat past bij en in de omgeving en de stad. Dit bestemmingsplan is een plan wat de exploitatie van de haven en het omliggende terrein met de nodige voorzieningen voorop stelt. In het begeleidend schrijven van B&W van 7 november 2023 staat geruststellend op Blz. 2: *De stadshaven biedt meer kansen voor de organisatie van kleinschalige toeristische activiteiten en evenementen, passend bij de maat en het authentieke karakter van de haven en de stad. De recreatieve ontwikkeling van het rivierfront van Wijk levert meerwaarde op voor natuur, klimaat en biodiversiteit. Daarbij mogen geen significante effecten optreden op de uiterwaarden van de Neder-Rijn (Natura2000-gebied)*”. Prachtig verwoord, echter; de plannen en argumenten in het begeleidend schrijven en in het bestemmingsplan laten een heel andere conclusie; zoals het mooiere zicht op de rivier en de stad en dat de plannen goed zouden zijn voor de biodiversiteit. Dit zijn misplaatste gelegenheidsargumenten die alleen maar erosie van deze begrippen veroorzaakt. Het plan zou bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit, niets is minder waar. Ruimtelijke kwaliteit betekent; het landschap de ruimte laten en minimaal verstoren,

terughoudendheid is geboden, kleinschaligheid. Veel gehanteerde argumenten in het plan doen geen recht aan een blauw/groen havengebied zoals was bedoeld in een zorgvuldig ontwikkelde visie van de haven en zijn omgeving. Veel termen en superlatieven worden gebruikt die alles met landschap, natuur(bescherming), flora en fauna van doen zouden hebben. Deze termen zijn kennelijk nodig om de acceptatiegraad van het plan te bevorderen. Ook de onderzoeken laten zien dat de voorstellen zogenaamd geen kwaad kunnen. Veel termen worden misplaatst ingezet, het belang van de exploitant staat voorop: feesten, eten en drinken voor met name mensen van buitenaf, die komen en gaan en zien de stad als decor. Dus voor de bewoners voornamelijk overlast en het merendeel van de lokale ondernemers wordt er weinig wijzer van. Dus rest de vraag "Waar doen we dit voor?"

Kleinschaligheid passend bij de stad in een blauw/groen landschappelijk park aan de rand van de stad met oog voor het uiterwaardengebied en het beschermde stads- en rivierzicht, dat moet leidend zijn en als meerwaarde worden gezien voor bewoners en toeristen.

Reactie

Gemeente Wijk bij Duurstede heeft de ambitie de Stadshaven in Wijk bij Duurstede verder te ontwikkelen. Al in het besluit van de gemeenteraad van 29 juni 2010 staat dat de Stadshaven een levendige plek is met meerwaarde voor de eigen bewoners en bezoekers, een plek die stad en rivier met elkaar verbindt. De meerwaarde van de Stadshaven wordt ook benadrukt in de huidige Raadsagenda 2022-2026 "Samenwerking, Creativiteit, Verantwoordelijkheid": in het economisch domein blijven we ons richten op versterking van een veelzijdig recreatief-toeristisch aanbod en een bruisende, vitale binnenstad die aantrekkelijk is voor inwoners én toeristen. De Stadshaven is een geschikte locatie om naast de havenfunctie ook nieuwe functies zoals horeca toe te voegen die bijdragen aan de economie. Gemeente Wijk bij Duurstede is een regiegemeente. Dit wil zeggen dat we niet alles zelf kunnen doen, maar samen met andere organisaties, instellingen en inwoners proberen onze beleidsdoelen te bereiken.

Voor wat betreft de ruimtelijke kwaliteit: Wij zijn, in tegenstelling tot hetgeen indiener beweert, van mening dat met het bestemmingsplan wel degelijk een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit wordt geleverd. Om de ruimtelijke kwaliteit te borgen is het beeldkwaliteitsplan met bijbehorende inrichtingsschets opgesteld. De ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd door het terugbrengen van de veelheid aan verschillende materialen tot dat wat noodzakelijk is. Hierbij zijn in het beeldkwaliteitsplan criteria opgenomen voor toepassing van materialen, met als doel een eenduidige en verzorgde uitstraling van het havengebied en het tegengaan van verrommeling. Nutsvoorzieningen op de steigers moeten bijvoorbeeld worden geïntegreerd met de steiger en mogen niet meer los op de steiger komen te staan. Daarnaast zijn op dit moment veel verschillende typen verhardingen aanwezig binnen het haventerrein. Om hierin meer eenheid te krijgen en daarmee een rustiger beeld, wordt het aantal soorten verharding teruggebracht. Voetpaden die richting de binnenstad lopen dienen uitgevoerd te worden met gebakken klinkers, zo wordt juist aangesloten bij de karakteristieken van het beschermde stadsgezicht.

In het beeldkwaliteitsplan is expliciet rekening gehouden met het beschermde stadsgezicht. In de toelichting op het besluit van de gemeenteraad van 29 juni 2010 tot aanwijzing als beschermd stadsgezicht, staat het volgende:

"Nadere typering beschermde waarden:

Wijk bij Duurstede is als het ware met de rug naar de Lek toe gesitueerd. Hoewel de stad vrijwel direct aan de oever grenst, bestaat er vanaf de rivier geen open relatie met de stad noch met het kasteel. De stad ligt verscholen achter de massieve stadsmuur en de markante restanten van het kasteel worden ingesloten door de hoog opgaande bomen van het op de wallen rond het kasteelterrein aangelegde park. Karakteristieke elementen in het stadssilhouet dat zich achter de stadsmuur aftekent zijn het hoge schip van de Janskerk met de zware onvoltooide toren, de toren van de R.K. Kerk St. Johannes de Doper, het stadhuis met schilddak en koepeltorentje, de molen op de Leuterpoort en de hierna nader te beschrijven

bebouwing aan de Dijkstraat. Dit stadsbeeld in combinatie met het kasteelterrein en het omringende landschap is bijzonder waardevol. Hierin zijn de rivier, de uiterwaarden, de dijk, het geïsoleerd gelegen veerhuis en de direct aan de stad grenzende boomgaarden en weilanden belangrijke elementen. Vanaf de dijk is de oorspronkelijke overgang tussen de stad en het laaggelegen open agrarische gebied duidelijk herkenbaar gebleven, aan de zuidzijde volgens het gebastioneerde beloop van de 17e-eeuwse vestingwal rond het kasteel en aan de noordzijde volgens het rechte beloop van de Middeleeuwse vestingmuur, die geen modernisering heeft ondergaan. Niet alleen vanaf de dijk maar ook vanaf de singel en het Enghpad zijn half verscholen achter het kasteelpark de karakteristieke elementen van het stadssilhouet in een steeds wisselend perspectief zichtbaar.”

In de nadere typering van de beschermde waarden wordt aangegeven dat het stadssilhouet met de verschillende karakteristieke elementen zoals de molen en de Janskerk waardevol is. De aanwezigheid van een drijvende horecavoorziening in de haven zorgt niet voor een verstoring van het zicht op het stadssilhouet. De haven is immers bedoeld voor het aanleggen van vaartuigen. Dit betekent wel dat het vaartuig dan ook als een vaartuig herkenbaar zou moeten zijn. Deze bepaling is ook opgenomen in het beeldkwaliteitsplan onder 1a: “de vorm van een schip is dusdanig dat de mogelijkheid van gestroomlijnd bewegen door het water aan deze vorm afleesbaar is.” Daarnaast is het mogelijk om voor een ander vaartuig te kiezen. Daarbij gelden dan (onder andere) de voorwaarden dat het vaartuig een eenvoudige hoofdvorm heeft en een hoogte van maximaal 4 meter boven de waterlijn. Deze bepalingen zijn juist opgenomen om ervoor te zorgen dat het vaartuig geen dissonant vormt met het beschermd stadsgezicht, maar rustig opgaat in de omgeving.

Voor wat betreft de belangenafweging die heeft plaatsgevonden, waarbij de gemeente ook het belang van de huidige exploitant van de Stadshaven heeft afgewogen, verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder B (Belangenafweging) hebben opgemerkt.

1.3

De bestemmingen zijn kortweg:

1. De stijlvolle inrichting
2. Horeca als drijvende schip, of ponton met een maximale grootte van 400m²,
3. Uitbreiding van het parkeerterrein.
4. Campersplekken
5. Evenementen.

Stijlvolle inrichting (bijv. het sanitair gebouw) is overeenkomstig het plan uit 2003, zoals een zwarte gepotdekselde sanitaire voorziening passend bij de bestaande bouwwerken. Dit voornemen getuigt van besef van een stijlvolle omgeving. Vervolgens zal met het gebied worden ontdaan van storende elementen. Welke zijn dat? Illegaal afgebakend stuk land, gele plantenbakken, het Viking beeld? Benoem deze storende elementen. Zijn dat ook de permante ligplaatsen in de passantenhaven in het vaarseizoen (1 april 1 november)? Hoe zal er worden gehandhaafd en door wie?

Reactie

In het beeldkwaliteitsplan (via de planregels juridisch verankerd in het bestemmingsplan) beschrijven wij niet de “storende elementen”, maar juist de gewenste beeldkwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte aan de hand van toetsbare criteria. Het beeldkwaliteitsplan stelt de kaders en de uitvoering verloopt vervolgens via meerdere sporen. Ten eerste heeft de gemeente budget gereserveerd voor de opwaardering van de beeldkwaliteit van de Stadshaven door de openbare ruimte aan te pakken. Ten tweede worden met de exploitant van de stadshaven afspraken gemaakt over toeristisch-recreatieve voorzieningen, zoals het havensanitair, camperparkeerplaatsen en de inrichting van de jachthaven. Dit wordt in een nieuwe overeenkomst vastgesteld. Ten derde maakt de gemeente afspraken met het Rijk over de exploitatie van het

drijvende horecapaviljoen. Vervolgens kan een initiatiefnemer een aanvraag indienen voor het bouwen en in gebruik nemen van dit drijvende horecapaviljoen. De aanvraag wordt door de gemeente getoetst aan de kaders die zijn opgenomen in het bestemmingsplan, waaronder het beeldkwaliteitsplan.

Aspecten van openbare orde en veiligheid (waaronder handhaving) kunnen niet aan de orde komen in een bestemmingsplanprocedure. In gevallen van overlast of illegale situaties staat het iedereen vrij om handhaving in te schakelen. Na een melding (van overlast) kan een rapporteur langskomen om de situatie te bekijken. De rapporteur kan andere organisaties om hulp vragen als dat nodig is. De burgemeester kan een overtreder een maatregel geven bij ernstige of terugkerende overlast.

1.4

Het voorstel tot een horecaschip aan de buitensteiger is er een die nog al wat landschappelijke, financiële en haven-facilitaire consequenties heeft. Landschappelijk kan de consequentie beperkt en acceptabel zijn als die kleinschalig is. De hoogte van het drijvende bouwwerk mag 4 meter hoog zijn, als het geen schip is. Wat is de toegestane hoogte als het wel een (klassiek) schip is? Schip of geen schip, hierbij zou ook een maximale hoogte van max 4 meter nodig zijn om het zicht op de rivier en op de stad niet geheel uit het zicht te laten verdwijnen. De voorgestelde totale grootte van het terras is buitenproportioneel en is verre van kleinschalig. Er zal voor een “horeca schip” zeker ook een bepaling moeten worden opgenomen dat er echt van exploitatie sprake is. Dit om te voorkomen dat we in een “Bunkerboot scenario” gaan vervallen? Alleen bij exploitatie is afmeren toegestaan, zo niet dan vertrekken. Waar blijft het schip tussen 1 november en 1 april? Beter alternatief: Een kleine (passend bij kleinschaligheid) kiosk of foodtruck met koffie/thee/ijs/haring/frietten/broodjes etc. met terras op het plankier en betonplaat in de haven. Eenvoudig, stijlvol en goedkoop zonder kosten. Bovendien wordt het zicht op de rivier niet verstoord door een schip dat voor de steiger ligt. Dit vraagt geen graafwerkzaamheden (in vervuilde grond) voor de aanleg riolering, water en elektriciteit (Kosten rekening Gemeente/burgers van WbD). En, niet onbelangrijk, het laat de buiten-steiger vrij voor de kleinere passagiers- en fietsboten. De buitensteiger wordt regelmatig gebruikt om de toeristenboten met bijv. fietsers af te meren (bezoekers van de binnenstad en omgeving) als in de haven een cruiseschip is afgemeerd.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening) hebben opgemerkt. Hierbij nemen wij ook in aanmerking wat wij over de ruimtelijke kwaliteit hebben opgemerkt onder de beantwoording van 1.3.

In artikel 4.3.3 is opgenomen dat het gebruik voor horeca-activiteiten in de periode van 1 november tot en met 31 maart strijdig is met het bestemmingsplan. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de vrees dat er een ‘bunkerboot scenario’ plaatsvindt, omdat er in deze periode geen horecavoorziening ligt. Wat betreft de ruimtelijke kwaliteit dient de horecavoorziening te voldoen aan de eisen uit het beeldkwaliteitsplan en zal het zicht niet verstoord worden.

Daarbij kunnen aspecten van openbare orde en veiligheid (waaronder handhaving) niet aan de orde komen in een bestemmingsplanprocedure. In gevallen van overlast of illegale situaties staat het iedereen vrij om handhaving in te schakelen.

De kosten voor de herinrichting van het openbaar gebied, inclusief de ondergrondse infrastructuur, worden opgenomen in de gemeentelijke (exploitatie)begroting.

1.5

Uitbreiding van het parkeerterrein is een directe aanslag op het landschappelijk karakter en de beeldkwaliteit van het uiterwaardengebied, van stad en haven. Eventuele extra parkeermogelijkheden zijn prima binnendijs te realiseren (suggesties daarvoor zijn in parkeernota te vinden). De opmerking dat 20 plekken zouden voldoen om parkeerpieken op te vangen is onzin. Echte parkeerpieken doen zich voor bij de enkele, grote evenementen in en om de stad. Om die op te vangen zijn andere maatregelen nodig en daarvoor zijn in het verleden al de nodige oplossingen aangedragen. Als de terrasgrote beperkt blijft kan de “gekoppelde” uitbreiding achterwege blijven (zie alternatief voor horecaboot). Beter alternatief: zoek en maak die in binnendijs mogelijkheden zie parkeernota.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder D (Parkeerterrein) hebben opgemerkt. Hierbij nemen wij ook in aanmerking dat wij voor het berekenen van de parkeerbehoefte uit zijn gegaan van de maximale bruto vloeroppervlakte van de horecavoorziening.

Daarnaast hebben wij voor de parkeeroplossing breder gekeken dan alleen naar het Stadshavengebied. In het parkeer- en verkeersonderzoek zijn daarom diverse compenserende maatregelen beschouwd (en aanbevolen) om het aantal te realiseren parkeerplaatsen te verlagen, zonder daarmee in strijd met de bestaande parkeernota van de gemeente te handelen. Het gebruik van restcapaciteit op nabijgelegen parkeerterreinen is een van de compenserende maatregelen. Hierbij geldt uiteraard wel dat de parkeerbehoefte pas definitief wordt berekend - en uitwerking van de invulling van het oostelijke parkeerterrein pas definitief wordt ingevuld - als de aanvraag voor een drijvende horecavoorziening wordt ingediend en goedgekeurd. Hiertoe is in de planregels ook een bepaling opgenomen (artikel 19.1).

Verder willen we ook extra inzetten op het gebruik van de fiets. Om dit te faciliteren, worden parkeervoorzieningen voor de fiets gerealiseerd en wordt gekeken of elders in de gemeente ruimte is voor een toeristisch overstappunt (TOP) zodat auto's ook daar dichtbij een fietsknoppunt kunnen parkeren.

1.6

De 5 camperplaatsen zijn in het plan zodanig gepositioneerd dat deze, over het algemeen grote witte bussen, zo opgesteld dat het visueel gezien een hoge witte muur zal vormen. Het zicht op de stad en de rivier wordt zo sterk verstoord. Dit past niet in de beeldkwaliteit. De camperplekken zorgen er tevens voor dat er minder parkeerplekken zullen zijn voor de personenauto's. Beter alternatief: Zorg ervoor dat de camperplekken dicht tegen de bebouwing worden gepositioneerd, zonder dat ze de huidige parkeercapaciteit aantasten. Een alternatieve camperplekken zijn reeds aangedragen.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder E (Camperplaatsen) hebben opgemerkt.

1.7

Evenementen 10 evenementen, 4 grote en 6 kleine. De grote evenementen stroken niet met het uitgangspunt kleinschaligheid. Grote evenementen horen niet thuis op het haventerrein. Grote, maar ook kleine evenementen, inclusief op en afbouwen, betekenen een aanslag op de parkeercapaciteit, verkeersbewegingen in en om de haven, en geluidsoverlast voor omwonenden van de binnenstad, bewoners van de schepen in het Inundatiekanaal en de (scheeps-)passanten in de haven. Dit elke maand, langdurig, soms twee per maand, is eveneens een aanslag op de beschikbaarheid van het openbare terrein. Bij maximale invulling betekent dit dat

er 82 dagen festival bezetting zal zijn in de zomermaanden op het haventerrein. Gemakshalve rekenen we de maanden april en oktober even niet mee als te koude maanden, blijven er 5 maanden over die 82 dagen bezet kunnen zijn bij de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, dat is opgeteld bijna 3 maanden! Wat betekenen deze evenementen voor de publieke toegankelijkheid en havenhoreca aan of op de buitensteiger? Het schiereiland, wat de haventong eigenlijk is, is ook qua veiligheid met water rondom ongeschikt. Hoe zit het met de zwart geblindeerde hekken die het zicht op de stad en de rivier blokkeren gedurende het festival incl. op - en afbouw? Een groot weiland in het buitengebied is veel veiliger en aantrekkelijker om grote evenementen te houden? Verdeel de te houden evenementen beter over de stad en niet alleen aan de haven. De geluidsmetingen zijn voornamelijk modelmatig gemaakt en er kan worden getwijfeld aan de getallen die zelfs per pandnummer zijn geëxtrapoleerd (water draagt ver!). Beter Alternatief: 6 kleine passende evenementen toestaan op het haven terrein en hooguit één grote per jaar. Andere grote evenementen elders in de stad of buitengebied.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder F (Evenementen) hebben opgemerkt. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de havenhoreca die wordt voorgesteld tijdens evenementen, worden nadere afspraken gemaakt met zowel de exploitant van het evenement als de exploitant van de horeca.

Voor wat betreft de geschiktheid van de locatie vanuit veiligheidsoogpunt merken wij op dat dit aspect voor ieder evenement afzonderlijk wordt beoordeeld in het traject van de evenementenvergunning (openbare orde en veiligheid spoor). Deze vergunningsprocedure staat los van de voorliggende bestemmingsplanprocedure. Tot slot zijn wij van mening dat de invloed van een evenement op het zicht op de stad en de rivier, zeer beperkt en van korte duur zal zijn. Daarom zijn hier geen eisen voor opgenomen in het beeldkwaliteitsplan. De evenementen zijn tijdelijk en hebben geen blijvende invloed op het aanzicht/beeldkwaliteit.

Tot slot wordt bij de beoordeling van ruimtelijke plannen en toekomstige activiteiten altijd uitgegaan van berekeningen van te verwachten geluidbelasting en geluidhinder. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de rekenvoorschriften en gebaseerd op representatieve gegevens voor de geluidsinstallatie (geluidbron) en overdracht. Er is rekening gehouden met verschillende mate van demping door de bodem. Het water is als volledig reflecterend is beschouwd. Er is dus rekening mee gehouden dat water geluid beter overdraagt.

1.8

Wat geheel mist in het bestemmingsplan is de noodzakelijke aanleg van walstroom voor de Cruiseschepen op Haven-west, reclame uitingen, vlag vertoon, veiligheid en een geïntegreerde plan, niet alleen in en om de haven maar ook op de havenweg tot aan de Beermuur?

Reactie

Voor wat betreft de aanleg van walstroom verwijzen wij naar onze reactie onder G (Cruiseschepen). Ook voor de andere genoemde onderwerpen geldt dat het bestemmingsplan hiervoor niets kan regelen. Wel is in het beeldkwaliteitsplan bepaald dat er geen lichtreclame mag worden gebruikt. De genoemde onderwerpen in de zienswijze zijn onderwerpen in de uitvoeringssfeer. Zoals eerder vermeld onder 1.3 verloopt de uitvoering via meerdere sporen.

1.9

Is er al een indicatie van de kosten voor de aanleg van de nutsvoorzieningen en wie gaat dat betalen?

Reactie

De kosten voor de inrichting van het openbaar gebied komen uiteindelijk ten laste van de gemeentelijke begroting. Voor de uitvoering van het bestemmingsplan is nog geen raming beschikbaar. Ook is er nog geen aanbesteding gestart. De gemeente zal dit opstarten als het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan op het punt van dat artikel 7.2 is aangepast zodat er een maximale hoogte voor schepen geldt van 4 meter vanaf het waterpeil. Voor historische schepen bestaat een uitzondering.

Indiener 2

Zienswijze ingekomen op 13 december 2023.

2.1

Reagerend op het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan Stadshaven verzoek ik u een vergunning te verlenen voor 5 camperplaatsen op mijn terrein (kadastraal bekend bij de gemeente) grenzend aan parkeerplaats Stadshaven Oost te Wijk bij Duurstede. Deze camperplaatsen (zie onderstaande tekening in wit aangegeven) liggen geheel op mijn terrein en liggen grenzend aan de erfafscheiding tussen mijn terrein en parkeerplaats Stadshaven haven Oost. Binnen het voorgestelde bestemmingsplan vervangen deze 5 camperplaatsen de door u geplande 5 camperplaatsen op het parkeerterrein Haven Oost. Deze situering wordt zowel door mij als door de stichting Wijkse Stadshaven en andere betrokken als een ruimtelijk veel betere oplossing beschouwd omdat de campers op een veel rustiger plek staan uit de loop van bezoekers en visueel geen storend element vormen.

Ik ben bereid, na onderling overleg, het dagelijks beheer over te dragen aan de exploitant van de Stadshaven.



Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder E (Camperplaatsen) hebben opgemerkt. Met de

indiener van de zienswijze is afgestemd dat de zienswijze niet hoeft te worden beschouwd als een aanvraag om een omgevingsvergunning.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Indiener 3

Zienswijze ingekomen op 19 december 2023

3.1

Het bestuur van de watersportvereniging Rijn en Lek heeft kennisgenomen van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan 'Stadshaven Wijk bij Duurstede'. Wij brengen hierbij onze zienswijze naar voren met betrekking tot het bovengenoemde plan en de consequenties bij het uitvoeren van dit plan voor de verenigingshaven, gelegen op een steenworp afstand van de Stadshaven.

Een mooie, goed uitgeruste Stadshaven in Wijk bij Duurstede vindt ook het bestuur van de watersportvereniging van belang. Tot voor kort waren de faciliteiten in de Stadshaven beperkt en kwamen de bezoekers via het water veelal één of meerdere nachten als passant op bezoek in de verenigingshaven. De gemeente heeft er in het verleden voor gekozen de haven meerjarig te verpachten aan een commerciële partij. Als vereniging hebben we daardoor aantoonbaar veel minder inkomsten van passanten. De gemeente financiert feitelijk de concurrent van de watersportvereniging.

Het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan omvat onder meer het verbeteren van de faciliteiten in de Stadshaven (steigers, accommodatie). Om het beeld compleet te maken, alle faciliteiten in de verenigingshaven worden bekostigd door de leden van de vereniging zelf en niet met enig gemeenschapsgeld. Het kan in onze ogen niet de bedoeling zijn gemeenschapsgelden, ook van onze leden, aan te wenden voor het verbeteren van de Stadshaven, waarbij de baten terecht komen bij de commerciële partij. De vereniging wordt zo enorm benadeeld door het missen van veel inkomsten.

Wij vragen het college dit punt mee te wegen en het ontwerpbestemmingsplan in balans te brengen zodat er evenwicht blijft in het voortbestaan van de havens van Wijk bij Duurstede. Het bestuur wil hierover graag met u in gesprek om de mogelijkheden hiertoe te bespreken.

Reactie

Het bestemmingsplan is geen instrument voor het tegengaan van eventuele concurrentie. In algemene zin is de gemeente gehouden aan geldende wet- en regelgeving, zoals volgt uit onder andere de Wet Markt en Overheid, die verplicht stelt dat de gemeente kostendekkend te werk gaat bij het uitvoeren van economische activiteiten, zoals het in verhuur geven van bijvoorbeeld een haven.

Graag informeren wij u dat dit punt zal worden besproken tijdens het reguliere overleg met de jachthavens in Wijk bij Duurstede. We zullen uw inbreng daar meenemen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Indiener 4

Zienswijze ingekomen op 19 december 2023

4.1

Wij zijn eigenaar van een woonschip, met een in het bestemmingsplan vastgelegde woonligplaats. Dit schip ligt direct tegenover het terrein van de Stadshaven. Wij maken bezwaar tegen een aantal van de activiteiten die u met dit bestemmingsplan mogelijk wilt maken.

Drijvend horecapaviljoen

Wij hebben bezwaar tegen het plaatsen van een drijvend horecapaviljoen (DHP) op de aangewezen steiger. Ons schip ligt schuin tegenover deze steiger, op een afstand van slechts 40 meter. Het neerleggen van een drijvend horecapaviljoen (DHP) en het exploiteren van dit paviljoen op een terras op de steiger zal leiden tot ernstige geluidshinder, overdag én in de avonden voor omwonenden, waaronder wij.

Naast horecagasten die af- en aanlopen zullen de installaties van het horecapaviljoen (koeling, ventilatie, generator, afzuiger, etc.) ook voor geluidsoverlast zorgen. Wanneer nu passanten aan de buitensteiger liggen, die bijvoorbeeld een generator hebben draaien, zorgt dat al voor hinder. Deze installaties draaien continu. Dat zal bij het horecapaviljoen niet anders zijn, waardoor continu geluidshinder optreedt. Wij als omwonenden zullen nooit rust ervaren.

Bovendien wordt onze privacy ernstig aangetast. Feitelijk komt het DHP in onze achtertuin te liggen. Tevens vragen wij ons af of het horecapaviljoen ook aangesloten wordt op het riool? Wij als bewoners zijn allen in verband met de oppervlaktewaterkwaliteit verplicht aangesloten op de riolering.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij, voor wat betreft de geluidsoverlast, naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening, punt 3) hebben opgemerkt. Verder zijn wij gelet op de afstand tussen de horecavoorziening en de woonschepen (minimaal 30 meter), maar ook de oriëntatie van de horecavoorziening richting het zuidoosten, van mening dat er geen sprake is van een onevenredige aantasting van de privacy. Daarnaast dient het horecapaviljoen inderdaad, net als de bewoners van het inundatiekanaal, aangesloten te worden op de riolering.

4.2

De steiger was bedoeld voor speciale schepen die daar tijdelijk mochten liggen. Bijvoorbeeld een museumschip zoals de Ark van Noah of mooie historische binnenvaartschepen. Door het toestaan van het DHP kan dit niet meer in de periode van 1 april t/m 31 oktober. De steiger wordt nu intensief benut voor buitensporten (bootcamp, fitness, etc.), recreatie en ontmoetingen, wanneer daar zeven maanden per jaar horeca geëxploiteerd wordt kan dit helaas niet meer. Daarnaast is de vraag wie op deze plek een horecapaviljoen wil? Het doel van dit alles "Wijk bij Duurstede aantrekkelijker maken voor toerisme" wordt ons inziens hiermee juist niet bereikt. De waterrecreanten zullen niet meer de stad intrekken maar blijven hangen in de haven. Met het neerleggen en exploiteren van het DHP zullen de toeristen veel minder gebruik maken van de horeca gelegenheden die in het centrum liggen. Het gebied wordt, zeker buiten sluitingstijd, nog aantrekkelijker gemaakt voor hangjongeren. Dit gebeurde ook bij het bunkerschip van Markus.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij voor wat betreft het alternatieve gebruik van de buitensteiger naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening, punt 4) hebben opgemerkt.

Verder zijn wij, in tegenstelling tot hetgeen indiener beweert, van mening dat de beleidsdoelstellingen van de gemeente juist worden gehaald door de komst van een horecapaviljoen. Gemeente Wijk bij Duurstede heeft de ambitie de Stadshaven in Wijk bij Duurstede verder te ontwikkelen. Al in het besluit van de gemeenteraad van 29 juni 2010 staat dat de Stadshaven een levendige plek is met meerwaarde voor de eigen bewoners en bezoekers, een plek die stad en rivier met elkaar verbindt. De meerwaarde van de Stadshaven wordt ook benadrukt in de huidige Raadsagenda 2022-2026 "Samenwerking, Creativiteit, Verantwoordelijkheid": in het economisch domein blijven we ons richten op versterking van een veelzijdig recreatief-toeristisch aanbod en een bruisende, vitale binnenstad die aantrekkelijk is voor inwoners én toeristen. De gemeente wil de verdere ontwikkeling van recreatie en toerisme stimuleren met natuur, cultuur en water als sterke punten. Horeca in de Stadshaven vinden we daarom wenselijk. De haven is het knooppunt tussen de stad en de rivier. We willen een levendig stadsfront ontwikkelen, waar mensen vanaf de rivier, uit de uiterwaarden en vanuit de stad bij elkaar komen.

Tot slot is het onduidelijk waarom de Stadshaven met voorliggend bestemmingsplan aantrekkelijker gemaakt zou worden voor hangjongeren. Met het bestemmingsplan worden activiteiten mogelijk gemaakt waardoor er gedurende de dag- en avondperiode juist meer gebruikers in het gebied zijn, wat de sociale veiligheid ons inziens juist ten goede komt.

4.3

We hebben ook bezwaar tegen uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Dit betekent dat groen wordt vervangen door asfalt. Nu wordt het parkeerterrein al veelvuldig gebruikt door drugsdealers en voor het racen met auto's. Een groter terrein wordt alleen maar aantrekkelijker voor deze ongewenste activiteiten. Toen dit parkeerterrein werd aangelegd werden onze bezwaren hiertegen weggewuifd. We ondervinden dagelijks dat wij (helaas) gelijk hebben gekregen. Daarbij vrezen wij ook voor extra straatverlichting en daarmee lichtvervuiling/lichtoverlast voor ons.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder D (Parkeerterrein) hebben opgemerkt.

4.4

Wij hebben bezwaar tegen de extra evenementen categorie 2. De evenementen zorgen nu al voor behoorlijke overlast door rondwaaiend en -zwerfend afval en herrie. Niet alleen tijdens op- en afbouw van het evenement maar ook geluid van muziek (dit is zo extreem hard dat wij binnen niet meer op een normaal volume kunnen communiceren). Daarnaast generatoren en bijvoorbeeld een hydrofoor die geplaatst wordt om de wc's door te spoelen. Alles draait continu. Meer evenementen betekent meer overlast.

De algemene gebruiksregels in 16.2.1 (Specifieke gebruiksregels) zijn tegenstrijdig m.b.t het aantal evenementen. Het aantal evenementen wat is aangegeven staat op 6 stuks categorie 1 en 4 stuks categorie 2. Er staat echter ook dat het totaal aantal evenementen categorie 1 en 2 samen maximaal 15 mag bedragen. Het aantal op- en afbouwdagen kan in totaal 6×3 (cat 1) + 4×14 (cat 2) = 74 dagen zijn. Samen met de evenementendagen van 10 komt dat op een totaal van 84 dagen in een periode van 7 maanden, waarop sprake is van overlast en waarbij de haven niet beschikbaar is voor bezoekers/recreanten. Dat is 40 procent van de totale tijd. Dat is een onaanvaardbare toename van overlast voor ons al bewoners. Ons voorstel is om het aantal evenementen gewoon gelijk te houden met wat nu is toegestaan. Ook hiervan ondervinden wij (eigenlijke onacceptabele) hinder, maar OK, dat hebben we inmiddels aanvaard. We zorgen dat we dan niet thuis zijn. De overweging om 4 van zulke evenementen per jaar te laten plaatsvinden, met een mogelijkheid om de eindtijd van 23:00 te kunnen verruimen tot 00:00 op maximaal 12 dagen per jaar, is onacceptabel en een grote inbreuk op ons woongenot.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder F (Evenementen) hebben opgemerkt.

Ter verduidelijking van de algemene gebruiksregels merken wij het volgende op. Op basis van deze regels zijn in totaal 10 evenementen toegestaan (6 uit categorie 1 en 4 uit categorie 2) en 15 evenementendagen. Dat wil zeggen dat één evenement meerdere evenementendagen kan duren. Ten aanzien van het verruimen van de eindtijd verlagen wij naar aanleiding van de zienswijze het aantal dagen waarop dit mogelijk is (tot 00.00 uur) van 12 dagen naar 8 dagen. Hiermee zorgen we ervoor dat het in ieder geval voor categorie 2 evenementen mogelijk is om de eindtijd te verruimen.

Verder is het aantal op- en afbouwdagen gebaseerd op het benodigde aantal dagen zoals dat voor de bestaande evenementen wordt aangevraagd. Hierbij nemen wij in aanmerking dat het gaat om het maximaal aantal op- en afbouwdagen. Bij het verlenen van een evenementenvergunning (op grond van de APV), sturen zowel de gemeente als de organisator op een zo kort mogelijk durende periode van op- en afbouw.

4.5

Indiener vraagt het bestemmingsplan op de volgende punten te wijzigen:

Horecapaviljoen:

1. Niet toestaan van het drijvende horecapaviljoen aan de steiger in de ingang van Inundatiekanaal.
2. De overweging om het horecapaviljoen ergens anders te plaatsen, bijvoorbeeld direct aan de Rijn (waar vroeger de olieboot Markus lag). Dit vermindert de overlast voor de bewoners van het inundatiekanaal. Daarnaast blijft de buitensteiger dan beschikbaar voor passantenschepen.
3. Een verplichting voor het horecapaviljoen om te werken met geluidsvrije installaties om geluidsoverlast te voorkomen.
4. Geen uitbreiding van de parkeerplaatsen voor auto's.

Evenementen:

5. Het niet toestaan van extra evenementen.
6. Overlast ten gevolge van evenementen (oppervlaktewatervervuiling, rioolwater, hydrofoor, afval, milieuschade, geluidhinder) dient ten allen tijden voorkomen te worden.
7. Het beperken van de mogelijkheid om de eindtijd van evenementen categorie 2 te verruimen tot 00:00 (Gebruiksregel 16.2.1 c). Dat is nu maximaal 12 dagen mogelijk terwijl er maar 4 van zulke evenementen per jaar mogen worden gehouden. Wij verzoeken deze mogelijkheid volledig te schrappen.

Wij worden graag uitgenodigd om onze zienswijze mondeling toe te lichten en behouden ons nadrukkelijk het recht voor nog aanvullende bezwaren in te dienen. Wij voelen ons als bewoners van het Inundatiekanaal door de gemeente niet serieus genomen. Zonder echte inspraak en participatie worden plannen gemaakt die inbreuk maken op ons woongenot. Als bewoners mogen wij op deze plek feitelijk niets en moeten we aan allerlei eisen voldoen als varende historisch (ogend) schip wat past bij het rivierenlandschap. Door Rijkswaterstaat/domeinen wordt onze ligplaats als een toplocatie aangemerkt met daaraan gekoppeld het hoogste tarief. De plannen die de gemeente wil toestaan en mogelijk maken doen allen afbreuk aan het landschap en de, en onze, rust. Zo ook de plannenmakerij rond het pompgemaal van de HDSR, een stadsstrand en een brug over het Inundatiekanaal: die vormen ook een grote bedreiging voor ons woongenot en voor de uitstraling van het Wijks rivierfront.

Wij zullen een planschadeclaim indienen indien (delen van) deze plannen doorgang vinden/mogelijk gemaakt worden door de gemeente.

Reactie

Tijdens de behandeling in de gemeenteraad van de vaststelling van het bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid tot mondelinge toelichting van de zienswijzen. Eventuele indiening van aanvullende bezwaren is mogelijk in het kader van de beroepsprocedure.

Wij betreuren het dat de indieners zich niet serieus genomen voelen. Zoals hierboven uitgebreid gemotiveerd, delen wij de mening van de indieners niet. Wel zullen wij, zoals gezegd, het aantal dagen dat de eindtijd van een evenement verruimd mag worden, verlagen van 12 dagen naar 8 dagen. Voor zowel het horecapaviljoen als de evenementen hebben wij in onze reactie en de plantoelichting uitgebreid gemotiveerd waarom er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het staat indiener uiteraard vrij om na vaststelling van het bestemmingsplan een verzoek om tegemoetkoming in planschade in te dienen.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan op het punt dat de definitie onder artikel 1.30 lid b punt 2 is gewijzigd. Het aantal dagen dat de eindtijd mag worden verruimd tot 00:00 uur voor evenementen is aangepast van 12 naar 8 dagen. Deze wijziging is tevens doorgevoerd onder artikel 17.2. lid c.

Indiener 5

Zienswijze ingekomen op 15 december 2023.

5.1

Hierbij dien ik mijn zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Stadshaven Wijk bij Duurstede. Ik ben eigenaar van een woonschip bekend bij gemeente. Dit schip grenst direct aan het terrein van de Stadshaven. Ik ben het niet eens met het voornemen om een drijvend horecapaviljoen toe te staan aan de buitensteiger van de stadshaven. Dit is direct tegenover de ligplaats van mijn schip, zo'n 20 meter daarvandaan. Het toestaan van een terras in combinatie met een sluitingstijd van 23:00 zal er zeer waarschijnlijk voor zorgen dat er ernstige geluidshinder is voor de omwonenden, waaronder mijzelf. Naast horecagasten die voor geluidsoverlast zorgen, zullen de installaties van het horecapaviljoen (ventilatie, generator, afzuiger, etc) ook voor geluidsoverlast zorgen. Wanneer er nu passanten aan de buitensteiger liggen die installaties aan hebben staan, zorgt dat al voor hinder. De ervaring is dat deze installaties continu blijven draaien. Mijn zorg is dat de installaties van de horecaboot zullen blijven draaien, ook buiten de openingstijden, waardoor de geluidshinder continu is en de omwonenden nooit rust ervaren.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij, voor wat betreft de geluidsoverlast, naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening, punt 3) hebben opgemerkt.

5.2

Voor wat betreft de evenementen categorie 2, heb ik als omwonende in het afgelopen jaar enorm veel overlast ervaren. Niet alleen door het geluid dat tot laat in de avond doorging, ook het afval dat achterbleef na de festivals was verschrikkelijk. Dit werd niet opgeruimd en vervuilde de natuur en het stadsgezicht. Hier moeten maatregelen voor komen. De overweging om vier van zulke evenementen per jaar te laten plaatsvinden, met een mogelijkheid om de eindtijd van 23:00 te kunnen verruimen tot 00:00 voor maximaal 12 dagen per jaar, is onnavolgbaar. Effectief betekent dit dat alle vier de evenementen verruimd zouden kunnen worden tot 00:00. Er staan meer tegenstrijdigheden in de regels omtrent de evenementen. Er zijn 6 evenementen toegestaan in categorie 1 en 4 evenementen in categorie 2. Daarnaast staat er dat er in totaal (cat. 1 en 2 opgeteld) maximaal 15 evenementen mogen plaatsvinden. Dat klopt duidelijk niet, het zouden er 10 moeten zijn wanneer uitgegaan wordt van de vorige aantallen. Ook het aantal op- en afbouwdagen lijkt niet te kloppen, het is disproportioneel met het aantal evenementen dat wordt toegestaan.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder F (Evenementen) hebben opgemerkt. Ter verduidelijking van de algemene gebruiksregels merken wij het volgende op. Op basis van de planregels zijn in totaal 10 evenementen toegestaan (6 uit categorie 1 en 4 uit categorie 2) en 15 evenementendagen. Dat wil zeggen dat één evenement meerdere evenementendagen kan duren.

Ten aanzien van het verruimen van de eindtijd verlagen wij naar aanleiding van de zienswijze het aantal dagen waarop dit mogelijk is (tot 00.00 uur) van 12 naar 8. Hiermee zorgen we ervoor dat het in ieder geval voor categorie 2 evenementen mogelijk is om de eindtijd te verruimen. Verder is het aantal op- en afbouwdagen gebaseerd op het benodigde aantal dagen zoals dat voor de bestaande evenementen wordt aangevraagd. Hierbij nemen wij in aanmerking dat het gaat om het maximaal aantal op- en afbouwdagen. Bij het verlenen van een evenementenvergunning (op grond van de APV), sturen zowel de gemeente als de organisator op een zo kort mogelijk durende periode van op- en afbouw.

5.3

Ik vraag u daarom om de volgende overwegingen mee te nemen bij het vaststellen van het definitieve bestemmingsplan.

Horecapaviljoen:

- Het niet toestaan van het drijvende horecapaviljoen. Dat is de enige oplossing waar ik 100% achter kan staan.
- Wanneer dit toch wordt doorgezet: het beperken van de sluitingstijd tot 21:00. Alternatief: het sluiten van het terras om 21:00. Alternatief: het vervroegen van de sluitingstijd doordeweeks.
- De overweging om het horecapaviljoen ergens anders te plaatsen, bijvoorbeeld direct aan de Rijn (waar vroeger de olieboot Markus lag). Dit voorkomt ernstige overlast bij de bewoners van het Inundatiekanaal. Daarnaast blijft de buitensteiger dan beschikbaar voor passantenschepen.
- Een verplichting voor het horecapaviljoen om te werken met geluidsvrije installaties (ventilatie etc.) om geluidsoverlast te voorkomen.

Evenementen:

- Het toestaan van minder evenementen in categorie 2: 2 per jaar in plaats van 4.
- Overlast ten gevolge van evenementen (oppervlaktewatervervuiling, rioolwater, afval, milieuschade, geluidshinder boven de norm of anderszins) dient te allen tijde voorkomen te worden.
- De verplichting tot het tijdig en compleet opruimen van afval na een evenement (categorie 1 en 2). Controles inzetten om te garanderen dat de opruimplicht wordt nageleefd.
- Het beperken van de mogelijkheid om de eindtijd van evenementen categorie 2 te verruimen tot 00:00 (Gebruiksregel 16.2.1 c). Dat is nu maximaal 12 dagen mogelijk terwijl er maar 4 van zulke evenementen per jaar mogen worden gehouden. Ik verzoek deze mogelijkheid volledig te schrappen.

Mocht een mondelinge toelichting van mijn zienswijze gewenst zijn, dan verneem ik dat graag.

Reactie

Zoals wij in onze beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening) hebben opgemerkt, zien wij, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, geen aanleiding om de eindtijd van het beoogde horecapaviljoen te vervroegen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er in de representatieve bedrijfssituatie van het horecapaviljoen, ten aanzien van omliggende woonfuncties, in de dag- en avondperiode (dat is tot 23:00 uur) geen sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit, geen sprake is van overschrijdingen van stap 2 en 3 uit de VNG-brochure (en daarmee wordt voldaan aan het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening) en er als gevolg van indirecte hinder geen maximale geluidniveaus worden overschreden.

Voor de overige punten hebben wij in onze reactie hierboven en in de plantoelichting uitgebreid gemotiveerd waarom er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Wel zullen wij, zoals gezegd, het aantal dagen dat de eindtijd van een evenement verruimd mag worden verlagen van 12 dagen naar 8 dagen.

De locatie van het horecapaviljoen en de invloed hiervan op de omgeving is eerder behandeld. Hiervoor verwijzen wij naar de beantwoording meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening). Het voorstel om het horecapaviljoen direct aan de Rijn te leggen is niet wenselijk. De doorvaartroutes voor de binnenvaart dienen ontzien te worden, waardoor een plek direct aan de Rijn geen optie is.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan op het punt dat de definitie onder artikel 1.30 lid b punt 2 is gewijzigd. Het aantal dagen dat de eindtijd mag worden verruimd tot 00:00 uur voor evenementen is aangepast van 12 naar 8 dagen. Deze wijziging is tevens doorgevoerd onder artikel 17.2. lid c.

Indiener 6

Zienswijze ingekomen op 21 december 2023.

6.1

De stichting Wijkse Stadshaven brengt in samenspraak met een groot aantal betrokken burgers onderstaande zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Stadshaven.

Algemeen

Een overheidsbesluit dient een belangenafweging te bevatten. Ook bij het nemen van een bestuurlijk besluit als het bestemmingsplan Stadshaven moet er een weging van belangen plaatsvinden. Een afweging van een rustige stadshaven tegenover de onrust die een horecavoorziening aan de buitensteiger en vele evenementen met geluidversterking veroorzaken. Niet alleen voor de omwonenden en de bewoners van het inundatiekanaal, ook voor de bezoekers die willen genieten van de rust en ruimte van het rivierenlandschap. Dat is een algemeen beginsel van behoorlijk bestuur. Die belangenafweging hebben wij in de onderhavige stukken niet aangetroffen. Wij vinden het noodzakelijk dat wij de afwegingen die de gemeente gemaakt heeft kunnen beoordelen en verzoeken daarom deze afwegingen openbaar te maken.

Reactie

In de plantoelichting van het bestemmingsplan is een uitgebreide belangenafweging opgenomen, waarbij voor iedere voorgestelde activiteit ook is beoordeeld of wordt voldaan aan het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij is uitdrukkelijk rekening gehouden met de belangen van de (directe) omgeving. Zoals wij in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijze onder B (Belangenafweging) hebben opgemerkt, zijn de visies en wensen van alle belanghebbenden bekend.

6.2

Horecaboot

Ten eerste worden wij geconfronteerd met een horecalocatie tot 400 m². Dat is echt heel groot, veel groter dan waar ook in Wijk bij Duurstede. Daarvoor zal dagelijks (en ook in het weekend) toelevering noodzakelijk zijn met een middelzware vrachtwagen, die blijkens de stikstofberekening tot aan de buitensteiger zal rijden. Openingstijden van 7 uur 's ochtends tot 23 uur 's avonds betekenen een voortdurende onrust in dit bij uitstek rustige gebied in de Stadshaven. Daar komt nog bij dat de horecaondernemer 4 festiviteiten per jaar mag organiseren, met ontheffing van de geluidsnormen van het Activiteitenbesluit.

Bij die forse bedrijfsomvang blijken ook 14 extra parkeerplaatsen op parkeerterrein oost aangelegd te moeten worden, plus alle nutsvoorzieningen. Dat is een aanzienlijke geldelijke investering die door de gemeente opgebracht moet worden ten gunste van één ondernemer. Dat vinden wij een onverstandige aanspraak op de gemeentefinanciën. Daar komt bij dat deze investering niet op termijn ingepland kan worden, want de gemeente is voor het moment van deze investeringen afhankelijk van de aanvraag van de horecaondernemer. Beter lijkt het ons als de gemeente dit geld besteedt aan het aanleggen van een stroomvoorziening voor de grote cruiseschepen, die aanmeren aan de westelijke hoofdkade.

Wij vragen ons af waarom het gemeentebestuur blijft uitgaan van oude raadsbesluiten, terwijl ook de gemeente kan inzien dat de omstandigheden in de loop der tijd flink zijn veranderd. De indertijd geuite wens tot meer reuring en daarvoor meer horecagelegenheden is al goed en verantwoord ingevuld door het terras op de beermuur en de Graanshuur onder de molen en op de beermuur. Bovendien zijn er in Wijk genoeg horecagelegenheden. Wij missen een onderbouwing met recente cijfers.

In het zomerseizoen meren regelmatig fiets-vakantieboten aan bij de buitensteiger. Dit zijn lage, voormalige vrachtschepen, die kort blijven liggen en hun passagiers in staat stellen om de fraaie stad en omgeving te verkennen. Een prettige, passende kleinschalige bedrijvigheid, die ten goede komt aan diverse ondernemers in Wijk en omstreken. De horecaboot zou de hiervoor genoemde activiteit verhinderen.

Weliswaar is de horecaboot alleen van 1 april t/m 31 oktober open voor publiek, maar deze lijkt wel het hele jaar op die plek te mogen blijven liggen. Nergens in de regels zien we dat de horecaboot verwijderd moet worden zodra de horecaondernemer er mee stopt. Dat roept bij ons het "bunkerboot-trauma" in herinnering. Waarom heeft de gemeente een paar jaar geleden 65.000 euro betaald om de bunkerboot die het zicht belemmerde op het rivierenlandschap te laten verwijderen, om vervolgens een ander schip 50 meter naar links toe te staan weer het hele jaar door het unieke zicht op dat rivierenlandschap te laten belemmeren?

Op verschillende participatie-bijeenkomsten die de gemeente heeft georganiseerd en middels een door 180 Wijkse inwoners ondertekende petitie aan de gemeenteraad heeft de overgrote meerderheid van de betrokken burgers zich uitgesproken tégen het voornemen van een horecaboot met aansluitend terras op het land. Wij vinden daarom dat de gemeente geen mogelijkheden moet scheppen voor een horecaboot in de Stadshaven. Laat duidelijk zijn dat wij niet tegen elke vorm van horeca zijn: een kleinschalige foodtruck op de betonnen strook bij de buitensteiger vinden wij wel passend. Deze belemmert het zicht op het rivierenlandschap niet en zal waardering en bezoek oogsten.

Wij vinden dat de horecaboot geheel geschrapt moet worden uit het ontwerpbestemmingplan en dringen er op aan dat de gemeente motiveert waarom een eventueel besluit tot toestaan van een horecaboot en het doen van forse investeringen daarvoor boven de belangen gaat van omwonenden, Wijkse inwoners en bezoekers, alsmede van het open zicht op het rivierenlandschap.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij, voor wat betreft de grootte van de voorgestelde horecavoorziening, de beleidsmatige keuze om in het stadshavengebied een nieuwe horecavoorziening toe te staan én onze reactie op de alternatieve suggestie in de vorm van een kleinschalige foodtruck, naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening) hebben opgemerkt.

In aanvulling op het bovenstaande benadrukken wij dat de gemeente de verdere ontwikkeling van recreatie en toerisme stimuleert met natuur, cultuur en water als sterke punten. Horeca in de stadshaven vinden we wenselijk. De haven is het knooppunt tussen de stad en de rivier. We willen een levendig stadsfront ontwikkelen, waar mensen vanaf de rivier, uit de uiterwaarden en vanuit de stad bij elkaar komen. Daarbij nemen wij ook in aanmerking dat een horecavoorziening met een bruto vloeroppervlakte van maximaal 320 m² + 80 m² terras (dus kleiner dan 500 m²), op basis van algemene rechtspraak, in beginsel niet wordt beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling en dat een zogeheten "laddertoets" ook niet hoeft te worden uitgevoerd.

Voor wat betreft de investering die gedaan moet worden voor de realisatie van de parkeerplaatsen geldt dat deze parkeerplaatsen nodig zijn voor de beoogde ontwikkeling van het drijvend horecapaviljoen. In de gevraagde parkeerbehoefte kan worden voorzien als de 14 parkeerplaatsen op het oostelijke terrein worden toegevoegd. Bij de aanleg van het parkeerterrein zijn graafwerkzaamheden nodig en vindt grondverzet plaats. Er wordt een bodemonderzoek uitgevoerd bij de aanvraag omgevingsvergunning.

Voor wat betreft het verzoek voor aanleg van walstroom, staan wij daar in principe positief tegenover. In het bestemmingsplan kunnen we hiervoor geen regels opnemen (geen aspect van ruimtelijke ordening). Het bestemmingsplan staat de aanleg van walstroom niet in de weg. Het voornemen om walstroom aan te leggen

staat in het beeldkwaliteitsplan (bijlage 1 bij de plantoelichting). Dit is een voornemen voor de lange termijn, omdat het volgens de netbeheerder op dit moment niet mogelijk is om walstroom aan te sluiten als gevolg van netcongestie.

Tot slot benadrukken wij dat de beoogde horecavoorziening niet jaarrond op de voorgestelde locatie mag blijven liggen. In artikel 4.3.3 is opgenomen dat het gebruik voor horeca-activiteiten in de periode van 1 november tot en met 31 maart strijdig is met het bestemmingsplan. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de vrees dat er een 'bunkerboot scenario' plaatsvindt, omdat in deze periode de beoogde horecavoorziening niet op de voorgestelde locatie mag blijven liggen. Wat betreft de ruimtelijke kwaliteit dient de horecavoorziening te voldoen aan de eisen uit het beeldkwaliteitsplan en zal het zicht niet verstoord worden.

6.3

Evenementendagen

Ten tweede gaan vooral omwonenden vele dagen in het zomerseizoen last ondervinden van de voorgestelde 10 evenementen met in totaal wel maximaal 30 evenementendagen met forse (geluids-)overlast, die samen met de op- en afbouwdagen een langdurige belemmering van het gebruik van de Stadshaven als blauw-groen park betekenen. In het afgelopen jaar zijn er 4 evenementen in de Stadshaven georganiseerd (Lekko, Sinterklaas, Dance behind the wall en Toppers). Voor het op 6 en 7 oktober geplande Oktoberfest is door de gemeente op het allerlaatst geen toestemming verleend. Dit geeft al aan dat ook B&W van deze gemeente op de hoogte is van de overlast die dergelijke grootschalige evenementen opleveren. Wij vinden 4 kleinschalige evenementen en 2 grootschalige evenementen het maximale dat in de Stadshaven georganiseerd zou mogen worden.

De Stadshaven mag beslist niet bestemd worden als evenemententerrein. Er is in de wijk de Horden al een evenemententerrein en ook elders. Dit deel van de Stadshaven is eigendom van het Rijk. Kan de gemeente ons duidelijk maken dat het Rijk geen bezwaar heeft tegen de bestemmingswijzigingen die de gemeente hier van plan is? Wij dringen er op aan dat de gemeente motiveert waarom de gemeente niet zou kunnen kiezen voor 4 kleinschalige en 2 grootschalige evenementen per jaar.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder F (Evenementen) hebben opgemerkt. In aanvulling hierop benadrukken wij dat de locatie reeds is bestemd als een evenemententerrein, maar dan zonder enige beperking of maximering. Met voorliggend bestemmingsplan wordt juist een beperking voorgesteld. Met het voorliggende bestemmingsplan worden tevens maximaal 15 evenementendagen toegestaan, in plaats van 30. Rijkswaterstaat is overigens een belangrijke vooroverlegpartner van de gemeente en meermaals betrokken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan.

6.4

Camperplaatsen

Ten derde blijkt de gemeente het aantal standplaatsen voor campers te willen uitbreiden. De enige reden daarvoor die we hebben kunnen ontdekken is dat er veel vraag is. Er zijn in Nederland ruim 170.000 campers, dus de vraag kan niet de maatstaf zijn. Het gaat er om hoeveel draagvlak de Stadshaven kan bieden. Drie camperplekken lijkt ons voldoende. Wij missen informatie waarom de gemeente nu het aantal campers van 3 naar 5 wil verhogen. De plaats voor de huidige 3 campers was ons altijd al een doorn in het oog, omdat het een visuele blokkade vormde.

Het voorstel om het aantal van 3 camperplaatsen uit te breiden naar 5 stuit bij ons vooral op bezwaren omdat de plaats die daarvoor in het bestemmingsplan aangewezen wordt, een ernstige aantasting van de kwaliteit

van de Stadshaven betekent. Die campers zullen als een witte muur ervaren worden, juist langs het toegangspad naar de rest van de Stadshaven. Die situering kost daarbij 17 parkeerplaatsen, die de gemeente wil compenseren middels een uitbreiding van het parkeerterrein Oost richting rivier. Tezamen met de 14 parkeerplaatsen voor de horecaboot betekent dit dat het parkeerterrein-Oost met 31 plaatsen uitgebreid zou moeten worden. Een onaanvaardbare aantasting van het groen-blaue park! Ook een onaanvaardbaar hoge investering, mede vanwege het saneren van de ter plekke geconstateerde bodemvervuiling.

De stichting Stadshaven heeft een alternatief voorstel ontwikkeld in samenspraak met indiener 2, die een zienswijze heeft ingediend waarin hij de camperstandplaatsen op zijn terrein aanbiedt. Op zijn terrein is zelfs voor 5 campers plaats zonder dat het uitzicht op de rivier belemmerd wordt. Het parkeerterrein kan dan blijven zoals het nu is. Zie de details in de bijlage. Wij dringen er op aan dat de gemeente motiveert waarom er gekozen is voor de situering van de camperplaatsen zoals voorgesteld in het ontwerpbestemmingsplan. Wij verwachten instemming met het plan uit zienswijze 2.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder E (Camperplaatsen) hebben opgemerkt.

6.5

Passantenhaven

Ten vierde: in het bestemmingsplan is sprake van een passantenhaven, soms aangeduid als (passanten)haven. De reden van dit onderscheid willen wij graag weten.

Reactie

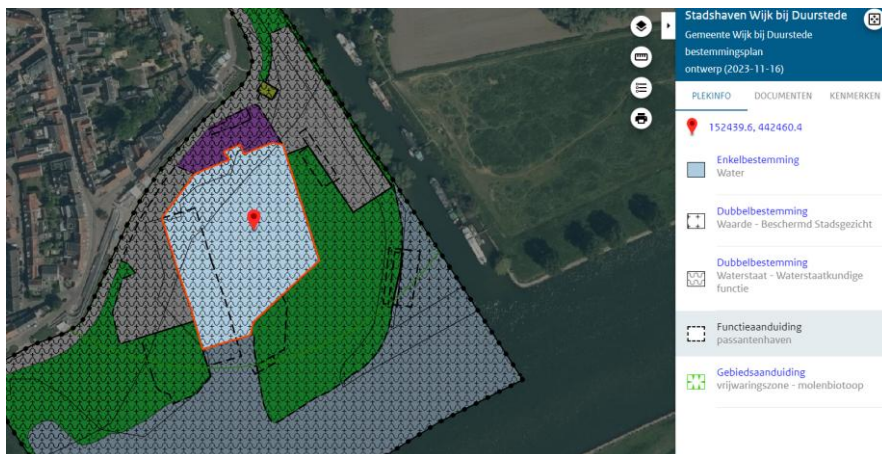
Er is geen bewust onderscheid gemaakt. In de plantoelichting komt alleen "passantenhaven" voor en in de planregels staat "(passanten)haven". Hier is geen verschil voorzien. Om eventuele onduidelijkheid te voorkomen hebben we in de planregels van het vast te stellen bestemmingsplan, in artikel 1.49 de term "passantenhaven" opgenomen.

6.6

De enige eis in het bestemmingsplan betreft het aantal van maximaal 35 ligplaatsen. In de toelichting en inrichtingsschets worden de ligplaatsen aan de ingetekende steigers benoemd voor vaartuigen van passanten, waarbij aan de vaste steiger "bruine vloot" is toegevoegd. Wij vinden de regelgeving omtrent de Stadshaven als passantenhaven zeer gebrekkig. Wij missen in artikel 1 van de regels de definitie wat met "bruine vloot" wordt bedoeld en wie beoordeelt of bedoelde schepen aan die definitie voldoen.

Reactie

In het ontwerpbestemmingsplan is de haven bestemd als "Water" en binnen de waterbestemming is de aanduiding "passantenhaven" opgenomen. De aanduiding is weergegeven op onderstaande afbeelding.



Op basis van de planregels zijn vervolgens ter plaatse van de aanduiding “passantenhaven” voorzieningen behorend bij de passantenhaven, zoals aanlegsteigers, toegestaan. Deze regeling is opgenomen, omdat voorzieningen behorend bij de passantenhaven niet altijd verankerd zijn in de bodem maar ook drijven. De steigers bewegen hierdoor bijvoorbeeld mee met het waterpeil. Daarnaast zijn er ook pieren die naar links en rechts moeten kunnen schuiven om vaartuigen - afhankelijk van de grootte - op een goede manier aan te laten leggen. Hierbij geldt dat nieuwe voorzieningen moeten voldoen aan de criteria zoals opgenomen in het beeldkwaliteitsplan en nemen we in aanmerking dat een wildgroei aan havenvoorzieningen wordt voorkomen door het opnemen van een maximum aantal ligplaatsen.

De inrichtingsschets waar indiener naar verwijst is bedoeld om een mogelijk eindbeeld op hoofdlijnen te tonen. De inrichtingsschets is geen afgerond inrichtingsplan, daarvoor is nog een verdere uitwerking nodig. Met de inrichtingsschets én het beeldkwaliteitsplan wordt richting gegeven aan deze uitwerking. De inrichtingsschets vormt dan ook geen (toetsbaar) criterium voor toekomstige ontwikkelingen, omdat het geen onderdeel uitmaakt van het beeldkwaliteitsplan.

Wij zijn ons ervan bewust dat het opnemen van de inrichtingsschets en het beeldkwaliteitsplan in één document, als bijlage bij de planregels, zorgt voor verwarring. Echter is de inrichtingsschets geen bindend document. Deze geeft aan hoe er, binnen de grenzen van het bestemmingsplan, mogelijk ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Vandaar dat deze wel bij het beeldkwaliteitsplan is gevoegd.

Tot slot hebben we in artikel 1.34 een definitie opgenomen voor een historisch schip.

6.7

In de Bouwregels staat dat uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘passantenhaven’ aanlegsteigers mogen worden gebouwd. De plaatsaanduiding en afbakening van ‘passantenhaven’ ontbreekt echter. Wij missen een omschrijving wat er met passantenhaven bedoeld wordt.

Reactie

Zoals wij bij onze beantwoording onder 6.6 hebben aangegeven, ontbreekt de aanduiding passantenhaven niet. Wel zijn wij ons ervan bewust dat de regeling leidt tot verwarring en is deze in het vast te stellen bestemmingsplan aangepast. Naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij in artikel 1.49 ook een begripsomschrijving opgenomen voor het begrip passantenhaven, dat is namelijk een “haven met de daarbij behorende grond waar gelegenheid wordt gegeven voor het aanleggen, afmeren, afgemeerd houden of stallen van (plezier)vaartuigen.”

6.8

Bij de voorbereiding van het huidige bestemmingsplan is daar uitvoerig over gesproken en zijn zowel gemeente als participanten en beide andere jachthavens in de Dode Arm tot overeenstemming gekomen dat de passantenhaven voor pleziervaart niet langer dan drie nachten achtereen gebruikt mag worden, met als uitzondering dat historische schepen aan de houten steiger daar 3 nachten mogen liggen. Waarom zijn deze eisen niet in het komende bestemmingsplan opgenomen?

Reactie

Een bestemmingsplan bepaalt de algemene kaders voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden van een gebied. In de planregels is toegestaan dat in de passantenhaven verblijfsrecreatie (overnachting) is toegestaan. Het aantal verblijfsnachten betreft echter een uitvoeringsaspect dat niet in het bestemmingsplan wordt geregeld, maar in een Havenverordening. (Permanente) Bewoning wordt planologisch niet toegestaan. Voor de verdere beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen eerder is genoemd onder 3.7.

6.9

Op grond van het vigerende bestemmingsplan zijn aanlegsteigers slechts binnen delen van de haven toegestaan. In de praktijk werkt dit belemmerend volgens de gemeente. In het ontwerpbestemmingplan staat daarom dat de gemeente de bouwregels wil verruimen. Ons is niet duidelijk wat de genoemde belemmering is en wat de beoogde verruiming inhoudt en wat de begrenzing daarvan is. Naar onze mening is de stelling van de gemeente dat er geen wildgroei aan aanlegsteigers kan plaatsvinden, omdat er voor de aanleg van steigers in de Stadshaven nog steeds een watervergunning noodzakelijk is, een loze kreet. Rijkswaterstaat zal geen bezwaar kunnen hebben tegen welke steigers dan ook in de Stadshaven.

Het stelt ons enigszins gerust dat in de regels en toelichting staat dat steigers uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de daarvoor opgenomen aanduiding(en). Die aanduidingen zijn ingetekend in de Inrichtingsschets. Maar wij vragen ons af hoe zich dit verhoudt tot de beoogde verruiming van de bouwregels.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in de beantwoording onder 6.6 hebben opgemerkt.

6.10

De vaste houten steiger in het midden van de haven is een beeldbepalend element. Tot onze tevredenheid heeft de gemeente deze steiger een aantal jaar geleden gerenoveerd. Maar wij missen een bepaling over het in stand houden van deze vaste houten steiger. In het beeldkwaliteitsplan wensen wij op te nemen dat de vaste houten steiger een historische constructie en uitstraling moet hebben.

Reactie

In het beeldkwaliteitsplan zijn voor vaste steigers onder punt 2 beeldkwaliteitseisen opgenomen. Het doel van deze eisen is het realiseren van een eenduidig beeld voor de gehele haven. Onder 2a is opgenomen dat een vaste steiger hoofdzakelijk van hout moet zijn. Naar aanleiding van de zienswijze voegen wij hieraan toe dat vaste steigers een historische uitstraling moeten krijgen. Het voorschrijven van een historische constructie in een bestemmingsplan of beeldkwaliteitsplan is niet aan de orde.

6.11

In het beeldkwaliteitsplan wordt onder mogelijke ingrepen aangegeven dat op korte of middellange termijn nutsvoorzieningen als water en elektra op de steigers aangelegd mogen worden. Dit is in tegenspraak tot de intentie van een passantenhaven, waar pleziervaart slechts kort verblijft. In het verleden is afgesproken dat het

onderscheid met de twee andere Wijkse jachthavens in de Dode Arm juist gelegen is in de korte verblijfsduur en het ontbreken van voorzieningen op de steigers.

Reactie

In de regels van het bestemmingsplan worden voorwaarden gesteld aan de hoeveelheid ligplaatsen in de (passanten)haven (maximaal 35). Het aantal verblijfsnachten betreft echter een uitvoeringsaspect dat niet in het bestemmingsplan wordt geregeld, maar in een Havenverordening. (Permanente) Bewoning wordt planologisch niet toegestaan. Voor de verdere beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen eerder is genoemd onder 3.7.

6.12

Wij missen ook in hoeverre het verblijf van schepen van de Schepencarrousel is geregeld. Deze bewoonde, varende schepen maken nu regelmatig gebruik van de passantenhaven en mogen daar steeds tegen betaling voor een aaneengesloten periode van maximaal 3 maanden liggen. Wij dringen er op aan dat de gemeente gemotiveerd antwoordt op de hiervoor genoemde punten en onze punten overneemt.

Reactie

Een bestemmingsplan bepaalt de algemene kaders voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden van een gebied. In de planregels is toegestaan dat in de passantenhaven verblijfsrecreatie (overnachting) is toegestaan. Het aantal verblijfsnachten betreft echter een uitvoeringsaspect dat niet in het bestemmingsplan wordt geregeld, maar in een Havenverordening. (Permanente) Bewoning wordt planologisch niet toegestaan. Voor de verdere beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen eerder is genoemd onder 3.7.

6.13

Toiletgebouw

Tot slot: in de Inrichtingsschets is de plek waar de huidige toiletwagens staan bestemd voor een sanitairgebouw. Het verbaast ons dat hier sprake is van een gebouw, terwijl er bij hoog water een reëel overstromingsgevaar is voor het terrein van de Stadshaven. Wij verzoeken op basis van welke informatie de gemeente meent dat een gebouw hier toelaatbaar is.

In diverse publicaties wordt gewezen op de verrommeling in de Stadshaven, waarbij vooral bedoeld wordt op de huidige beschilderde sanitairwagens. Deze wagens zijn niet alleen qua uiterlijk, maar ook qua plaats ongewenst. Indachtig het streven om bedrijvigheid en bebouwing zo dicht mogelijk bij de stad te situeren, stellen wij een andere plaats voor, gelegen vóór de elektrakast. Zie onze bijlage.



Naar onze verwachting zal de ondernemer zijn beschilderde sanitairwagens niet vervangen als het nieuwe bestemmingsplan van kracht is geworden, hij is daar immers niet toe verplicht. Wanneer wordt de gewenste

beeldkwaliteit, die wij overigens van harte onderschrijven, bereikt? De stichting Wijkse Stadshaven stelt voor dat de gemeente het heft in eigen hand neemt, door zelf te investeren in een mobiele sanitairwagen met de gewenste beeldkwaliteit, op een plek dicht bij de stad, namelijk ten noorden van de elektrakast. Bij hoogwater kan deze mobiele sanitairwagen weggereden worden. Wij stellen voor deze sanitairwagen ook te laten gebruiken als openbaar toilet, want daar is in de Stadshaven zeker behoefte aan. Zie de details in de bijlage. Wij dringen er op aan dat de gemeente gemotiveerd antwoordt op de hiervoor genoemde punten en onze aanbevelingen overneemt.

Reactie

Een mobiele sanitairwagen, die ergens langer dan 30 dagen met de grond verbonden staat, wordt aangemerkt als een gebouw (op basis van vaste jurisprudentie). Vandaar dat wij in de planregels een “gebouw” toestaan. Over de uitvoering van de sanitaire voorziening gaan we in gesprek met de exploitant van de Stadshaven.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan op het punt dat de definitie voor ‘passantenhaven’ is toegevoegd onder artikel 1.49. Tevens is in het beeldkwaliteitsplan onder 2a toegevoegd dat vaste steigers een historische uitstraling moeten hebben. En in artikel 1.34 is een definitie opgenomen voor een historisch schip.

Indiener 7

Zienswijze ingekomen op 27 december 2023.

7.1

Hierbij dien ik een zienswijze in betreffende het nieuwe ontwerpbestemmingsplan Stadshaven en bijbehorende Beeldkwaliteitsplan. De Wijkse Stadshaven is een unieke locatie 'met meerwaarde voor de eigen bewoners en bezoekers die de stad met het groene en weidse rivierenlandschap verbindt' (Memo College aan gemeenteraad 7 november 2023). "Denkend aan Holland / zie ik brede rivieren / traag door oneindig / laagland gaan, ..."

U stelt in de Toelichting en de Memo van 7 november 2023:

"De gemeente Wijk bij Duurstede heeft de ambitie de Stadshaven in Wijk bij Duurstede verder te ontwikkelen tot:

- een levendige plek met meerwaarde voor de eigen bewoners en de bezoekers,
- toerisme en recreatie te stimuleren door gebruik te maken van natuur, cultuur en water.
- de recreatieve ontwikkeling van het rivierfront van Wijk levert meerwaarde op voor natuur, klimaat en biodiversiteit. De huidige waardes in het gebied worden gekoesterd, waarbij er een goede balans blijft tussen, zoals wonen, recreatie, natuur, horeca en parkeren.. Daarbij mogen geen significante effecten optreden op de uiterwaarden van de Neder-Rijn (Natura2000-gebied)
- de stadshaven biedt meer kansen voor de organisatie van kleinschalige toeristische activiteiten en evenementen, passend bij de maat en het authentieke karakter van de haven en de stad."

Via deze zienswijze vraag ik aanpassing van het ontwerp en het daaraan gekoppelde beeldkwaliteitsplan op onderstaande punten omdat deze strijdig zijn met de doelen kleinschaligheid, behoud van huidige waardes van het gebied en meerwaarde eigen bewoners en bezoekers, voor natuur, klimaat en biodiversiteit.

Reactie

Dit is een inleidende zienswijze en opgenomen om de hiernavolgende ingebrachte punten in zijn volledigheid te kunnen beschouwen.

7.2

Burgerbetrokkenheid (participatie)

Al jaren ben en voel ik mij betrokken bij de ontwikkeling en het behoud van de unieke en mooie Wijkse Stadshaven, een parel in Wijks kroon met aan de ene kant het beschermd Stadsgezicht met de molen en Beermuur en de andere kant het weidse rivierenlandschap. Een mooie plek voor iedereen.

In de overgang en ontwikkeling van de werk- naar passantenhaven vanaf 2000 zijn we, bewoners en ondernemers, in goede samenspraak met de gemeente meegenomen in de ontwikkeling naar een mooie Stadshaven. De aanloop naar het nieuwe bestemmingsplan heb ik en vele anderen niet ervaren als dialoog en discussie om samen te komen tot een verbeterde Stadshaven met behoud van de huidige waarden. Alle uitgangspunten, parkeerplaatsuitbreiding, inrichting, grootte horecavoorziening etc., lagen vast. Hooguit over de 'kleur' kon gesproken worden. In het ontwerp is geen komma veranderd. Dat is geen dialoog en burgerparticipatie.

B&W/gemeente, wees zuinig op de betrokkenheid van burgers en steekt het gemeenschapsgebied en - geld niet in de volgende strop. Hopelijk neemt u mijn betrokkenheid serieus en beschouwt u het als meedenken.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder A (Participatie) hebben opgemerkt.

7.3

Horecavoorziening buitensteiger te omvangrijk

De maximale omvang van de horecavoorziening van 400 m² waarvan 320 m² voor het schip/ponton is onnodig groot. Bovendien is er in de regels geen beperking van de grootte en hoogte van een horecaschip (vreemd genoeg wel voor een drijvende voorziening, niet-schip zijnde)

(Zie 7.2 Bouwregels:... dat indien het vaartuig een (historisch) schip betreft:

o de oppervlakte maximaal 320 m² bedraagt;

o de hoogte, exclusief masten en/of andere ondergeschikte bouwdelen, maximaal 4 m vanaf de waterlijn bedraagt.)

Ook de horecaregel Categorie 2A (Bijvoorbeeld: hotel < 30 personen) is niet bepaald kleinschalig.

Een dergelijk omvangrijke horecavoorziening neemt juist het unieke zicht op het rivierenlandschap met de heuvelrug in de verte vanaf de kant en een terras op de steiger weg. En is strijdig met de doelen van kleinschaligheid, meerwaarde natuur, water en biodiversiteit en een stadshaven die de stad met het groene en weidse rivierenlandschap verbindt.

Ook is er geen gebrek aan horecavoorzieningen rondom de haven en in de binnenstad. En komen de dure aan te leggen nutsvoorzieningen voor rekening van een, naar eigen zeggen, armlastige gemeente. Verder bestaat het gevaar in geval van onvoldoende regulering, handhaving en onduidelijke gedoogconstructies dat de gemeente uiteindelijk voor de herstelkosten opdraait, zoals een recent voorbeeld van het bunkerschip, de onverwachte extra steigervernieuwing, het oude stadhuis, het gedoogde permanente B&B schip, het gedoogde permanent bewoonde B&B schuur, de permanente ligplaats van historische en niet-historische (witte plastic) schepen etc.. Een kleinschaliger horecavoorziening op dezelfde plek met lagere kosten voor de gemeente, is gewenst. En ook betere regulering en handhaving en afspraken met de exploitant.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening) hebben opgemerkt. In het vast te stellen bestemmingsplan nemen we wél een hoogtebepaling op voor een horecavoorziening in de vorm van een (historisch) schip. De horecavoorziening mag maximaal 4 meter bedragen. Een hotel was in de planregels juist uitdrukkelijk al uitgesloten (artikel 7.1 lid n). Tot slot is binnen de begroting van de gemeente voldoende ruimte voor de (her)inrichting van de openbare ruimte.

7.4

De evenementen leggen een te groot beslag op de publieke ruimte met name de 4 grote evenementen.

In het Beeldkwaliteitsplan lijkt het hele terrein rondom de haven (oost en west) de bestemming evenemententerrein te krijgen, in het ontwerpbestemmingsplan alleen haventerrein-oost. Dit tast het publieke karakter aan van de Stadshaven, is niet kleinschalig en heeft geen meerwaarde voor natuur, klimaat en biodiversiteit. Met name de 4 grote evenementen leggen een enorm tijd- en ruimteslag op de Stadshaven: de toegestane 14 dagen op- en afbouw en 3 dagen evenement leidt alleen al tot 68 dagen bezetting van het volledige terrein inclusief de parkeerplaats. Plus de kleinere evenementen met op- en afbouw dagen kan tot 3 maanden ontoegankelijkheid van de Stadshaven leiden, minimaal aan de oostzijde (tijdens op en afbouw van het Imperial festival werden bewoners de toegang door de bewaking ontzegd.)

Daarnaast is sprake van onduidelijke regulering en handhaving. Zo wordt op de exploitant website www.wijksehaven.nl reclame gemaakt voor Auto-, Boot- & Tourclubs per weekenddag ruimte voor 2 clubs van ongeveer 25 voertuigen. Dus alle weekenden ook volledige bezetting door o.a. auto's van het oostelijke wandel havengroen zoals minimaal één keer heeft plaatsgevonden.

Dit is in strijd met alle gestelde doelen. Dus beperk het aantal van de grote evenementen of een aangepaste regulering passend bij alle gestelde doelen. En betere regulering en afspraken met de exploitant en handhaving.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder F (Evenementen) hebben opgemerkt. Wij benadrukken dat de locatie reeds is bestemd als een evenemententerrein (zowel aan de oost- als westzijde van de haven, zie hiervoor de planverbeelding), maar dan zonder enige beperking of maximering. Met voorliggend bestemmingsplan wordt juist een beperking voorgesteld.

Daarnaast komen kwesties van handhaving niet aan de orde in een bestemmingsplanprocedure, zoals wij ook onder F (Evenementen) hebben gemotiveerd.

7.5

Uitbreiding parkeerplaatsen onnodig, strijdig met doelen en met toezeggingen uit het verleden en kosten gemeenschapsgeld

Uitbreiding onnodig

In parkeeronderzoek van de gemeente (Parkeernota en onderzoek Parkeeronderzoek Stadshaven) en de Stichting Wijkse Stadshaven is geconstateerd dat er geen sprake van parkeerproblemen van het centrumgebied inclusief de beide haven P-terreinen. Hooguit van een parkeerdruk op het haventerrein op evenementendagen ten gevolge van ongereguleerde ongelijke parkeerlastverdeling. Iedere bezoeker van haven en binnenstad zet zijn auto allereerst op P-terrein haven-west bewust of onbewust neer zonder de parkeerregels te begrijpen en zonder handhaving, wat de suggestie wekt van 'een parkeerprobleem'.

Uitbreiding alleen gebaseerd op maximale horecavoorzieningsbehoefte, niet integraal bekeken

Aansluitend hierbij is ten onrechte in het Parkeeronderzoek Stadshaven de parkeerbehoefte nu alleen gerelateerd CROW-norm horecabezetting aan maximale 100% zaterdag horecabezetting van 20 parkeerplaatsen en niet op beschikbare ruimte op het haventerrein en elders. En worden de haven P-terreinen gerekend niet tot centrum 'waardoor autobezit van de inwoners niet bepalend is voor het parkeerkencijfer' maar 'rest bebouwde kom' terwijl het alleen gebruikt wordt voor centumparkeren, bewoners en bezoekers. Parkeerders komen namelijk niet vanaf het water.

Deze uitbreiding is aanbod en niet vraaggestuurd. Zie het extra parkeervak aangelegd op het Walplantsoen ter compensatie van de autovrije Markt, wat nauwelijks gebruikt wordt. Bij de overgang van werk- naar passantenhaven in 2010 zijn al 3x zoveel parkeerplaatsen bijgekomen. Recentelijk door herinrichting van P-west 4 plaatsen. Bij deze aanbodgestuurde eenzijdig op de maximale capaciteit van het horecaschip gerichte redenering zal er nooit genoeg parkeerruimte zijn.

Strijdig met doelen en toezeggingen uit het verleden

En is toegezegd dat de huidige parkeerplaatsen oost (asfalt) en west (betonstenen) en havenweg een tijdelijke inrichting hebben. Ten behoeve van de beeldkwaliteit van het Beschermd Stadsgezicht, aansluiting bij de binnenstad en zicht op het weids rivierennlandschap zouden de auto's zo dicht mogelijk 'onder de beermuur'

geplaatst worden. En zou bestraat zouden worden met bij de bestrating van de binnenstad passende, snelheidremmende klinkers.



Nu wordt P-terrein oost uitgebreid in het groen, richting rivier met een zichtbeperkende 'wal' van witte campers, terwijl in het nieuwe bestemmingsplan is in noordelijke richting naar de Beermuur onbenutte ruimte ligt met 'Enkelbestemming Verkeer'. P-terrein-west heeft een gesuggereerde zichtbeperkende wal van 27 extra parkeerplaatsen aan de waterkant. Van de Havenweg een racebaan gemaakt van asfalt met 'straatsteen patroon'.

Dus geen onnodige gemeenschapsgeld kostende en beeldkwaliteit aantastende invulling maar

- voor beide parkeerterreinen herinrichting richting Beermuur, geen uitbreiding in het groen;
- eventueel camper- en plaatsen op terrein van B&B-schuur (ook richting Beermuur)
- bestrating met, snelheidremmende klinkers.

Reactie

In het voorliggende bestemmingsplan houden wij rekening met de geldende parkeernota van de gemeente (Nota Parkeernormen Wijk bij Duurstede) zoals gold tijdens de terinzagelegging van het bestemmingsplan. De parkeernota hanteert als uitgangspunt dat nieuwe ontwikkelingen moeten voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Hiervoor zijn in de parkeernota diverse parkeernormen opgenomen, welke toegepast moeten worden bij de beoordeling of een nieuwe ontwikkeling in voldoende parkeergelegenheid voorziet. Voor de berekening van de parkeerbehoefte (met toepassing van de parkeernota van de gemeente) verwijzen wij kortheidshalve naar het verkeer- en parkeeronderzoek dat als bijlage 9 bij de plantoelichting is opgenomen. Uit dit onderzoek blijkt dat uitbreiding van het parkeerterrein nodig is om aan de parkeernota van de gemeente kunnen voldoen.

Daarnaast hebben wij voor de parkeeroplossing breder gekeken dan alleen naar het Stadshavengebied. In het parkeer- en verkeersonderzoek zijn daarom diverse compenserende maatregelen beschouwd (en aanbevolen) om het aantal te realiseren parkeerplaatsen te verlagen, zonder daarmee in strijd met de parkeernota te handelen. Het gebruik van restcapaciteit op nabijgelegen parkeerterreinen is een van de compenserende maatregelen. Hierbij geldt uiteraard wel dat de parkeerbehoefte pas definitief wordt berekend - en uitwerking

van de invulling van het oostelijke parkeerterrein pas definitief wordt ingevuld - als de aanvraag voor een drijvende horecavoorziening wordt ingediend en goedgekeurd. Hiertoe is in de planregels ook een bepaling opgenomen (artikel 19.1). Het klopt dat wij in het parkeeronderzoek uit zijn gegaan van het drukste moment van de week en dat het stadshavengebied wordt aangemerkt als "rest bebouwde kom". Dit is echter hoe de parkeernota (in lijn met hoe hier in zijn algemeenheid in Nederland mee om wordt gegaan) voorschrijft dat wij de parkeerbehoefte moeten berekenen.

Indiener maakt niet duidelijk door wie en wanneer er toezeggingen zouden zijn gedaan over de tijdelijke inrichting van de parkeerplaatsen. Verder gaat een bestemmingsplan niet over uitvoeringsaspecten (zoals het type klinkers dat wordt aangelegd) maar over de toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden.

7.6

Doel natuurlijker bloemrijk ruiger grasland met huidig beheer en nieuw bestemmingsplan onmogelijk

Het doel natuurlijker bloemrijk ruiger grasland is met het huidige en toekomstig maaibeheer niet mogelijk omdat het volledig is en daarvoor op haventerrein-oost zowel als west continu gemaaid wordt. Ondanks dat het in het groenbeleid te boek staat als ecologisch maaibeheer. Verder lijkt in het Beeldkwaliteitsplan de bestemming 'Groen' ook Evenemententerrein te zijn.

Reactie

In principe zijn er twee hoofdronde waarin het gras wordt gemaaid. De eerste ronde is eind mei net voor de eerste evenementen, ter plaatse van de te gebruiken locaties. De andere locaties, zoals de randstroken aan het water, worden half tot eind juni gemaaid.

De tweede ronde maaien gebeurt in de periode eind augustus – september. Over het algemeen lukt het om in die periode te maaien, vlak voor eventuele evenementen. Echter heeft het bestemmingsplan geen raakvlak met het maaiplan. Hier is separaat beleid voor opgesteld.

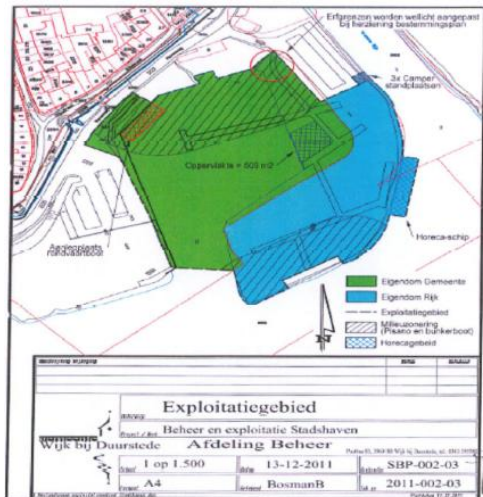
Bestemmingen zijn vastgelegd in de planverbeelding. In de planverbeelding vallen de bestemming "Groen" en de functieaanduiding "evenemententerrein" inderdaad samen. Dat wil zeggen dat de gronden primair bestemd zijn voor groen, maar dat binnen deze bestemming (voor zover er een aanduiding aanwezig is) ook evenementen zijn toegestaan. Het Beeldkwaliteitsplan is hiermee in overeenstemming.

7.7

Onbekende en onvoldoende regels exploitatie (gebied) gevaar van onwenselijke gevolgen

Uit toelichting_voorontwerp_stadshaven_gemeente_Wijk_bij_Duurstede 28_okt_2010: "Het exploitatieplan moet tegelijkertijd worden vastgesteld en bekendgemaakt met het bestemmingsplan. Als het kostenverhaal via een privaatrechtelijke overeenkomst is geregeld, dan moet de gemeenteraad bij vaststelling van het bestemmingsplan een extra besluit nemen geen exploitatieplan vast te zullen stellen, omdat de kosten "anderszins zijn verzekerd". Het college van B en W is verplicht, om binnen twee weken na het sluiten van de overeenkomst deze te publiceren in een huis-aan-huisblad."

Tot nu toe is geen exploitatieplan 'vastgesteld en bekendgemaakt'. En is onbekend wat het exploitatieplan en het exploitatiegebied omvat. In een tekening van 2011 ter voorbereiding van het bestemmingsplan Stadshaven omvat het exploitatiegebied al het water, het gehele oostelijk terrein exclusief parkeerplaats en alleen de kade van het westelijk terrein. In tegenstelling tot de tekening en het huidige Beeldkwaliteitsplan wordt door de huidige exploitant naast het gehele oostelijk groen ook het groen van het gehele westelijk terrein gebruikt en beheerd als evenemententerrein en daarom regelmatig (niet-extensief) gemaaid. Dit terwijl in het nieuwe ontwerp het westelijk haventerrein geen evenemententerrein bestemming heeft maar natuurlijk bloemen kruidenrijk grasland (extensief maaien). Hou dit terrein als natuurlijk bloemen kruidenrijk grasland (extensief maaien) zoals in het Beeldkwaliteitsplan, en dus buiten het exploitatiegebied.



De Stadshaven is een publieke ruimte, die wordt onderhouden op kosten van gemeenschapsgeld, terwijl ondernemers er wel gebruik van maken maar niet opdraaien voor een groot deel van de kosten. Zoals in verleden gebleken is. Het behalen van de gestelde doelen wordt niet alleen bepaald door het bestemmingsplan maar in sterke mate ook door de exploitatie- invulling. Bij onduidelijke, onvoldoende exploitatieafspraken, - regels, - gebied en handhaving bestaat het gevaar van onbedoelde en onwenselijke situaties, ook in financiële zin, voor de gemeente. B&W/gemeente, steekt het gemeenschapsterrein en -geld niet in de volgende strop.

Reactie

De gemeentelijke ambities ten aanzien van het versterken van de lokale economie, recreatie en toerisme reiken verder dan alleen de stadshaven en diens directe omgeving. De opwaardering van het gebied geeft een impuls aan de gehele stad. Zoals hiervoor is aangegeven, houdt de gemeente zich bij het maken van afspraken aan de geldende wet- en regelgeving.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Artikel 7.2 is aangepast zodat er een maximale hoogte voor schepen geldt van 4 meter vanaf het waterpeil. Voor historische schepen bestaat een uitzondering.

Indiener 8

Zienswijze ingekomen op 27 december 2023

8.1

Regelmatig wandel ik vanuit mijn huis naar de rivier en geniet iedere keer weer van het unieke uitzicht op de rivier, de weilanden met de paarden, de haven met op de achtergrond de Utrechtse Heuvelrug. Uniek, omdat ons uiterwaardenlandschap nog een zekere ongeschonden natuurlijkheid heeft, groen en weids. Onderscheidend ten opzichte van andere woonplaatsen met een strak aangelegde boulevard, veel steen en andere storende elementen, zoals bouwwerken en grote parkeerplaatsen.

Zo was ik jaren geleden heel blij dat een deel van de parkeerplaats verplaatst werd, zodat er een aaneensluitende groene strook vrij blijft langs de Lek. De haven is een mooie plek geworden, het tankschip is weg en waar eerst het zandbedrijf zat kun je nu wandelen en genieten van de rust en het uitzicht.

Ik sluit mij aan bij de visie van stichting Wijkse Stadshaven, die een alternatief plan heeft gemaakt, dat een mooiere, rustiger en goedkopere Stadshaven oplevert. Hier moet je geen onrust van een horecaboot brengen, met bijbehorende uitbreiding van de parkeerplaats en aanleg van nutsvoorzieningen en terras. Echt een onzalig plan, onbegrijpelijk wie dit bedacht heeft (en al gegund heeft?).

Vanuit de stad en de Havenweg moet het uiterwaardenlandschap zichtbaar blijven. Daar past ook geen muur van campers bij, zoals de gemeente voorstaat. Helaas staat er de laatste jaren een grote camper voorbij de houten balk, dicht bij de rivier die het zicht verstoort. Ik vind dit een lelijke en slechte ontwikkeling. Veel beter is om die campers zo dicht mogelijk naar de stad toe te trekken.

Ik pleit ervoor de rust en harmonie én het unieke natuurlijke karakter van de stadshaven en de uiterwaarden bij de Lek te koesteren en er heel heel zuinig op te zijn. Het is wat Wijk bij Duurstede bijzonder maakt en geliefd bij inwoners en toeristen. Niet nog meer drukte en horeca-vermaak. Dat is er al genoeg in de binnenstad en op de walmuur.

Reactie

Indiener sluit zich aan bij de visie en zienswijze van de stichting Wijkse Haven. De betreffende zienswijze en de beantwoording hiervan is opgenomen in deze nota onder indiener 6.

Voor de beantwoording betreft de zichtbaarheid van het uiterwaardenlandschap en de positionering van de camperplaatsen verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder E (Camperplaatsen) hebben opgemerkt.

Gemeente Wijk bij Duurstede heeft de ambitie de Stadshaven in Wijk bij Duurstede verder te ontwikkelen. Al in het besluit van de gemeenteraad van 29 juni 2010 staat dat de Stadshaven een levendige plek is met meerwaarde voor de eigen bewoners en bezoekers, een plek die stad en rivier met elkaar verbindt. Hier is tevens in opgenomen dat er, in het kader van deze verdere ontwikkeling, twee horecavoorzieningen in de Stadshaven mogelijk zijn. Voor de verdere, uitgebreidere beantwoording betreffende de horecavoorziening verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder B (Belangenafweging) en C (Horecavoorziening) hebben opgemerkt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Indiener 9

Zienswijze ingekomen op 27 december 2023

9.1

Het College van B & W heeft een dubbele pet op. Het ontwerpbestemmingsplan met opgemeld kenmerk (verder te noemen ob) is vormgegeven rond de reeds bestaande exploitatieovereenkomst van 14 maart 2014 tussen de gemeente Wijk bij Duurstede en de bv 't Schippershuys Havenbeheer B.V., alsmede de overeenkomst van 22 en 11 mei 2017 tot aanpassing en aanvulling van die overeenkomst. Deze exploitatieovereenkomst - voor zover bij mij bekend- hecht ik aan deze zienswijze en deze exploitatieovereenkomst maakt daar onderdeel van uit.

Het College van B & W, verder het College, heeft verregaande toezeggingen gedaan in deze exploitatieovereenkomst als privaatrechtelijke partij en heeft haar privaatrechtelijke visie thans vertaald - voor een groot gedeelte - in het ontwerpbestemmingsplan. De invulling van dit ontwerp bestemmingsplan is louter gebaseerd op de wens van het College de Stadshaven niet langer op de begroting van de gemeente Wijk bij Duurstede te laten drukken. De belangen van belanghebbenden en omwonenden worden hieraan ondergeschikt gemaakt en deze enkele exploitant wordt bevoordeeld ten koste van omwonenden, burgers en ook toeristen die geconfronteerd zullen worden met beperkte toegang tot de publieke ruimte die de Stadshaven is (het terrein waar de horeca is geprojecteerd wordt immers afgesloten, onder andere de buitensteiger).

In het traject voorafgaand aan de totstandkoming van het ontwerp bestemmingsplan is bij voortduring de privaatrechtelijke pet van het College genegeerd. Het College gebruikt nu haar bestuursrechtelijke macht om een bestemmingsplan te creëren gebaseerd op de privaatrechtelijke wensen van het College: het kosteloos onderhouden van de Stadshaven waarvoor blijkbaar alle andere belangen mogen wijken. Deze problematiek leidt tot keuzes en voorstellen en voorgenomen beslissingen in het ontwerp bestemmingsplan die in strijd zijn met wonen, recreatie, natuur, horeca en parkeren. Hieronder wordt deze problematiek beschreven.

Reactie

Dit is een inleidende zienswijze en opgenomen om de hiernavolgende ingebrachte punten in zijn volledigheid te kunnen beschouwen.

9.2

1. Geen kleinschalige toeristische activiteiten

In het ontwerpbestemmingsplan wordt context gezocht in onder andere (maar niet alleen) de Omgevingsvisie Stedelijk Gebied. Daarin wordt onder andere benoemd dat er kleinschalige toeristische activiteiten en evenementen kunnen plaatsvinden. Op dit moment biedt het ontwerp bestemmingsplan ruimte voor 400 m² (160 + 160 + 80) horeca waarbij niet duidelijk is hoe die horeca wordt ingevuld (boot of bouwwerk?).

Er kunnen voorts 10 evenementen per jaar komen en er worden midden in de Stadshaven cruiseschepen met een lengte van 110 meter toegestaan die ook nog dubbel kunnen liggen. Niet alleen is er niets kleinschaligs aan deze activiteiten, maar ook zijn deze activiteiten schadelijk voor de natuur, het klimaat en de biodiversiteit. Bovendien hebben ook omwonenden last van de verontreinigende uitstoot van de cruiseschepen die permanent op aggregaten hun elektriciteitsvoorzieningen regelen. Hier dient bovendien benadrukt te worden dat de activiteiten veelal tegelijkertijd plaatsvinden. Hetzelfde geldt voor de extra grote druk die 10 evenementen zal geven op de omgeving. Gevreesd moet worden dat door deze voorzienbare overbelasting van het gebied schade wordt toegebracht aan natuur en klimaat en het direct aangrenzende Natura 2000 gebied en Stiltegebied.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening) en D (Parkeerterrein) hebben opgemerkt. Hierbij is het van belang te benadrukken dat de locatie reeds is bestemd als een evenemententerrein, maar dan zonder enige beperking of maximering. Met voorliggend bestemmingsplan wordt juist een beperking voorgesteld.

De aanleg van cruiseschepen is op dit moment al mogelijk binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. Het nu voorliggende bestemmingsplan verandert daar niets aan.

9.3

De horecavoorziening is de belangrijkste pijler waarop de privaatrechtelijke overeenkomst van het College met de exploitant rust. Feitelijk is het zo dat de horeca uitsluitend gewenst is omdat het pacht-inkomsten genereert waardoor de exploitatie van de Stadshaven sluitend kan worden gemaakt. Belangen van burgers, natuur en milieu etc. worden ondergeschikt gemaakt aan de wens de exploitatie sluitend te maken. De context voor het ontwerp bestemmingsplan wordt ook gevonden in de visie het Rivierfront Wijk bij Duurstede. Daarin is onder andere opgenomen dat de gebiedsontwikkeling voorziet in een herinrichting en opwaardering van de huidige haven tot hoogwaardige verblijfsruimte. De bedoeling is de waterrecreant langer te laten blijven. Dit is slechts een ambitie, er is geen onderzoek naar gedaan en het feit is dat cruiseschepen niet of nauwelijks gebruik maken van locale horeca omdat er aan boord wordt gegeten en gedronken.

Dat geldt ook voor de meerderheid van de passanten in de haven. Er is geen bevredigende verklaring voor een horecagelegenheid van 400 m² met een dergelijke onderbouwing en dergelijke horecavoorziening is in strijd met het Rijksbeschermd stadsgezicht en het UNESCO werelderfgoed en is een verregaande aantasting van het direct aangrenzende Natura 2000 gebied en Stiltegebied en door de toenemende drukte zullen ook (weide-) vogels niet meer de uiterwaarden in Wijk bij Duurstede bezoeken.

Reactie

Wij menen dat, in tegenstelling tot hetgeen indiener beweert, er met de beoogde horecavoorziening geen sprake is van strijdigheid met het beschermde stadsgezicht en ook geen aantasting is van het UNESCO-werelderfgoed, een Natura 2000-gebied en/of stiltegebied. Hierbij nemen wij als eerst in aanmerking dat in de toelichting op het Besluit tot aanwijzing van Wijk bij Duurstede tot beschermd stadsgezicht het volgende staat opgenomen:

“Nader typering beschermde waarden:

Wijk bij Duurstede is als het ware met de rug naar de Lek toe gesitueerd. Hoewel de stad vrijwel direct aan de oever grenst, bestaat er vanaf de rivier geen open relatie met de stad noch met het kasteel. De stad ligt verscholen achter de massieve stadsmuur en de markante restanten van het kasteel worden ingesloten door de hoog opgaande bomen van het op de wallen rond het kasteelterrein aangelegde park. Karakteristieke elementen in het stadssilhouet dat zich achter de stadsmuur aftekent zijn het hoge schip van de Janskerk met de zware onvoltooide toren, de toren van de R.K. Kerk St. Johannes de Doper, het stadhuis met schilddak en koepeltorentje, de molen op de Leuterpoort en de hierna nader te beschrijven bebouwing aan de Dijkstraat. Dit stadsbeeld in combinatie met het kasteelterrein en het omringende landschap is bijzonder waardevol. Hierin zijn de rivier, de uiterwaarden, de dijk, het geïsoleerd gelegen veerhuis en de direct aan de stad grenzende boomgaarden en weilanden belangrijke elementen. Vanaf de dijk is de oorspronkelijke overgang tussen de stad en het laaggelegen open agrarische gebied duidelijk herkenbaar gebleven, aan de zuidzijde volgens het gebastioneerde beloop van de 17e-eeuwse vestingwal rond het kasteel en aan de noordzijde volgens het rechte beloop van de Middeleeuwse vestingmuur, die geen modernisering heeft ondergaan. Niet alleen vanaf de dijk

maar ook vanaf de singel en het Enghpad zijn half verscholen achter het kasteelpark de karakteristieke elementen van het stadssilhouet in een steeds wisselend perspectief zichtbaar.”

In de nadere typering van de beschermde waarden wordt aangegeven dat het stadssilhouet met de verschillende karakteristieke elementen zoals de molen en de Janskerk waardevol is. De aanwezigheid van een drijvende horecavoorziening in de haven zorgt niet voor een verstoring van het zicht op het stadssilhouet. De haven is immers bedoeld voor het aanleggen van vaartuigen. Dit betekent wel dat het vaartuig dan ook als een vaartuig herkenbaar zou moeten zijn. Deze bepaling is ook opgenomen in het beeldkwaliteitsplan onder 1a: “de vorm van een schip is dusdanig dat de mogelijkheid van gestroomlijnd bewegen door het water aan deze vorm afleesbaar is.” Daarnaast is het mogelijk om voor een ander vaartuig te kiezen. Daarbij gelden dan (onder andere) de voorwaarden dat het vaartuig een eenvoudige hoofdvorm heeft en een hoogte van maximaal 4 meter boven de waterlijn. Deze bepalingen zijn juist opgenomen om ervoor te zorgen dat het vaartuig geen dissonant vormt met het beschermd stadsgezicht, maar rustig opgaat in de omgeving.

Verder ligt het plangebied nabij het Natura 2000-gebied ‘Rijntakken’ en ‘Kolland & Overlangbroek’. Uit de Quickscan Natuur (opgenomen als bijlage 5 bij de plantoelichting) en de stikstofberekening (opgenomen als bijlage 6 bij de plantoelichting) blijkt dat nadelige effecten op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden op voorhand zijn uitgesloten, evenals verzuring of vermesting in de Natura 2000-gebieden als gevolg van een toename van stikstofdepositie.

Het plangebied ligt inderdaad binnen een aandachtsgebied van een stiltegebied. Hier is in de plantoelichting, in paragraaf 3.2.3, uitgebreid bij stilgestaan. Uit het akoestisch onderzoek industrielawaai blijkt dat het geluidsniveau als gevolg van het beoogde horecapaviljoen, op een afstand van 250 meter onder de 35 dB(A) blijft. Daarmee kan worden uitgesloten dat het beoogde horecapaviljoen op een afstand van 50 meter vanaf het stiltegebied meer bedraagt dan 35 d(BA) waarmee voldaan wordt aan de eisen uit de provinciale omgevingsverordening.

Tot slot is in het voorliggende bestemmingsplan uitdrukkelijk rekening gehouden met het UNESCO Werelderfgoed. Hier is in de plantoelichting, in de paragrafen 3.2.3, 3.2.4 en 4.9.2, uitgebreid bij stilgestaan. De beoogde horecavoorziening is niet in strijd met de ruimtelijke principes van het erfgoed (zoals opgenomen in de gebiedsanalyse kernkwaliteit Hollandse Waterlinies) en biedt juist kansen voor een betere beleving daarvan. In het beeldkwaliteitsplan zijn voor de beoogde horecavoorziening ook beeldkwaliteitscriteria opgesteld. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen (bestaande) schepen die als horecapaviljoen gebruikt worden en overige vaartuigen. Zo moet een (historisch) schip een type schip zijn dat kenmerkend is voor de Nederlandse binnenwateren. Een overig vaartuig dient beperkt van omvang en rustig wat betreft kleurstelling te zijn, waardoor deze ondergeschikt is aan de historische elementen. Om de kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed te beschermen is in lijn met provinciale omgevingsverordening tevens een dubbelbestemming opgenomen in het bestemmingsplan (artikel 11). Bij de aanvraag van een bouwwerk hoger dan 2 meter - en gelegen binnen de dubbelbestemming - zal daardoor door de gemeente getoetst moeten worden of kernkwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie niet onevenredig worden aangetast. Datzelfde geldt voor de aanvraag van de beoogde horecavoorziening. Maar, zoals gezegd, zijn wij van mening dat er van aantasting geen sprake is als wordt voldaan aan de criteria van het beeldkwaliteitsplan.

9.4

Met betrekking tot het meten van akoestisch onderzoek industrielawaai zoals neergelegd in bijlage 7 bij de toelichting, valt op dat in paragraaf 3.1.2 is beschreven dat er geen muziek zal worden gedraaid die te onderscheiden is op de gevelrand van nabije geluidsgevoelige objecten. Hier staat dus dat de huizen aan de Dijkstraat die muziek niet zullen horen. Ik wijs hier nog op paragraaf 3.3.2 waar ten onrechte water gelijk wordt gesteld aan andere bodemgebieden. Het is een feit van algemene bekend dat geluid over het water "ver

draagt", dat weten wij ook uit eigen ervaring als omwonende van de Stadshaven. Elke geluidsbron, hoe klein dan ook komt over het water uiteindelijk tegen de muren van de Dijkstraat en is altijd (hinderlijk) hoorbaar.

Zelfs als de meting 32 meter als afstand tot de Dijkstraat juist zijn, dan nog is uw College gehouden te beoordelen of er sprake is van een goed- en leefklimaat. En daarbij moet het College alle betrokken belangen meewegen, evenals de relevante feiten en omstandigheden. Dat is hier niet gebeurd.

Reactie

In paragraaf 3.1.2 van het akoestisch onderzoek is benoemd dat geen muziek zal worden gedraaid die te onderscheiden is op de gevelrand van nabije geluidsgevoelige objecten. Dit kan veronderstellen dat hiermee alleen de huizen aan de Dijkstraat worden bedoeld. Dit is niet het geval. In het akoestisch onderzoek zijn alle akoestisch relevante omliggende geluidsgevoelige objecten behandeld. Dit is dus inclusief de ligplaatsen van omliggende woonschepen.

In het akoestisch onderzoek is water als een volledig reflecterend (hard) bodemgebied gemodelleerd. Dit is een correcte modellering, omdat geluid over water inderdaad "ver(der) draagt" dan een absorberend (zacht) bodemgebied. Wanneer het water als een zacht bodemgebied gemodelleerd zou zijn dan zou het geluid eerder geabsorbeerd kunnen worden en daarmee minder ver kunnen reiken. Hiervan is geen sprake, omdat het water terecht als een reflecterend (hard) bodemgebied is gemodelleerd.

Gelet op het bovenstaande zijn wij van mening dat er in de toekomstige situatie sprake is van een goed woon- en leefklimaat, zoals wij reeds in paragraaf 4.4 van de plantoelichting hebben toegelicht.

9.5

De bewoners in het Inundatiekanaal worden met dit ontwerp bestemmingsplan feitelijk volledig genegeerd en ook aan de belangen van de bewoners van het front (Dijkstraat/Oeverstraat) wordt voorbijgegaan. Het College is voorbijgegaan aan de mogelijkheid om de exploitatieovereenkomst tijdig op te zeggen, terwijl het College daar tijdig en juist over is geïnformeerd door belanghebbenden. Het opzeggen van de exploitatie overeenkomst zou het College de mogelijkheid hebben gegeven een betere invulling te geven aan het ob, zoals weergegeven in een werkbaar, kleinschalig alternatief dat door de buurt/omwonenden gedragen wordt. Er is een petitie aan de wethouder aangeboden, maar ook de petitie is feitelijk genegeerd. De conclusie is dat het College de privaatrechtelijke exploitatieovereenkomst heeft vertaald in een ontwerp bestemmingsplan. Er is daarmee sprake van een reeds ingevuld vertrekpunt met privaatrechtelijke belangen waarbij de burger zich niet gehoord voelt.

Reactie

Wat betreft de beantwoording omtrent de belangenafweging, hiervoor verwijzen wij naar hetgeen eerder is genoemd onder B (Belangenafweging).

Voor de Stadshaven streeft de gemeente naar een opwaardering van het gebied, zodat de economische, recreatieve en toeristische kansen optimaal worden benut, zonder dat daarbij de belangen van omwonenden op een onrechtmatige wijze worden geschaad. Zoals hiervoor is aangegeven, biedt het bestemmingsplan meer kaders om overlast te voorkomen.

De gemeente heeft destijds een eigen afweging gemaakt inzake de gesloten exploitatieovereenkomsten. Dit maakt geen onderdeel uit van de onderhavige bestemmingsplanprocedure.

Voor ons standpunt ten aanzien van het kleinschalig alternatief voor de beoogde horecavoorziening, verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C hebben opgemerkt.

9.6

Camperplaatsen

In het ontwerpbestemmingsplan is plaats voor 5 camperplaatsen in de periode 1 april tot 1 november. Op het moment van het redigeren van deze zienswijze (26 december 2023) staan er 3 campers op de parkeerplaats die daar ook overnachten (foto's gemaakt afgelopen nacht en op verzoek aanwezig). In het hoogwaterseizoen is er geen plaats voor campers, er wordt niet gehandhaafd en de exploitant vindt dit kennelijk goed. Ook in de Stadshaven zelf wordt overnacht door passanten die kennelijk in de wintermaanden in de Stadshaven wonen op hun boot. Ook dit vindt de exploitant kennelijk goed. Het beoogde ontwerpbestemmingsplan is onuitvoerbaar als daarin neergelegde regels en afspraken niet worden nagekomen en op het moment dat behoorlijke handhaving niet gerealiseerd is en er dus niet daadwerkelijk wordt opgetreden tegen handelen in strijd met het ob. Eveneens is in het ontwerp bestemmingsplan onduidelijk waar in de wintermaanden (vanaf 1 november) de horecavoorziening (boot) blijft. Overwintering in de Stadshaven dient expliciet uitgesloten te worden.

Reactie

De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan staat los van handhavingkwesties. Deze kwesties komen niet aan de orde in een bestemmingsplanprocedure. Voor overlast van (gebruikers) van camperplaatsen benadrukken wij dat voorliggend bestemmingsplan uiteraard geen toestemming geeft voor het verrichten van handelingen die tot dergelijke overlast kunnen leiden. In gevallen van overlast of illegale situaties staat het iedereen vrij om handhaving in te schakelen. Na een melding (van overlast) kan een rapporteur langskomen om de situatie te bekijken. De rapporteur kan andere organisaties om hulp vragen als dat nodig is. De burgemeester kan een overtreder een maatregel geven bij ernstige of terugkerende overlast.

Voor wat betreft de “overwintering” van de beoogde horecavoorziening willen wij benadrukken dat dit een uitvoeringsaspect betreft dat niet in het bestemmingsplan wordt geregeld. In het bestemmingsplan is expliciet een verbodsbepaling opgenomen voor het aanmeren van de horecavoorziening in het hoogwaterseizoen (artikel 7.2). In het hoogwaterseizoen moet het drijvende horecapaviljoen dus inderdaad verplaatst worden. De toekomstige exploitant zal hiervoor moeten zorgen.

9.7

Parkeren

Het voorgenomen parkeerplan in het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende bij een horeca capaciteit van 400 m². Er wordt gesteld dat onderzoek naar parkeergelegenheid niet nodig is omdat de maatvoering van de horecavoorziening niet is bepaald. Dit is onjuist, er is een expliciete horecamogelijkheid van maximaal 400 m² in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen en daarom is voorzienbaar dat er in dat geval parkeerproblemen zullen ontstaan. Extra parkeerplaatsen zijn erg duur in de aanleg ervan en uit het ontwerp bestemmingsplan valt af te leiden dat er sprake is van vervuilde grond op die locatie, een voorzienbare hoge kostenpost voor de gemeente.

Reactie

Er heeft juist uitvoerig verkeer- en parkeeronderzoek plaatsgevonden en de conclusies hiervan zijn opgenomen in de plantoelichting. Voor de berekening van de parkeerbehoefte (met toepassing van de parkeernota van de gemeente) verwijzen wij kortheidshalve naar het verkeer- en parkeeronderzoek dat als bijlage 9 bij de plantoelichting is opgenomen. Om de uitvoerbaarheid van de aanleg van de nodige parkeervoorzieningen te waarborgen, is bewust de verkeersbestemming op het oostelijke parkeerterrein uitgebreid. Hierbij geldt uiteraard wel dat de parkeerbehoefte pas definitief wordt berekend - en uitwerking van de invulling van het

oostelijke parkeerterrein pas definitief wordt ingevuld - als de aanvraag voor een drijvende horecavoorziening wordt ingediend en verleend. Hiertoe is in de planregels ook een bepaling opgenomen (artikel 19).

9.8

Verkeer

Bij een grootschalige horecavoorziening van 400 m², 10 evenementen, 5 campers en uitbreiding van de passantenhaven is te verwachten dat er op de toegangswegen naar de Stadshaven toe verkeersdrukte zal ontstaan en een zodanig verkeerstoename dat dit tot voorzienbare problemen zal leiden van onacceptabele omvang voor mens en milieu en voor de bewoners in het bijzonder. De gedachte dat het verkeersprobleem zich zal beperken tot de zaterdagmiddag (het meest drukke moment zoals gesteld) is een onjuiste aanname omdat immers permanente reuring in het ontwerpbestemmingsplan uitgangspunt is en bovendien actief wordt nagestreefd. Er zal geen sprake zijn van een beperkte aantrekkende werking van het autoverkeer.

Reeds nu is er sprake van overbelasting door de veelvuldige aanwezigheid van (geparkeerde) motorrijders, slierten wielrenners, autorally's en ook wachtende touringcars die de passagiers van de cruiseschepen bedienen. Dit beperkt zich in het hoogseizoen tegenwoordig ook niet meer tot de weekenden.

Er is een alternatief verkeersplan door omwonenden opgesteld en aangeboden aan uw College dan wel de Wethouder, waar de belanghebbenden zich in kunnen vinden, maar dit plan lijkt volkomen te zijn genegeerd. Dit concrete plan dient alsnog bij de te maken belangenafweging te worden betrokken.

Reactie

Het alternatieve verkeersplan (d.d. mei 2022) is bekend bij de gemeente. Deze is op d.d. 8 juli 2022 besproken met de Wethouder mobiliteit. Het alternatieve verkeerplan wordt gebruikt in het proces om te komen tot een nieuwe parkeernota. Verder hebben wij zelf onderzoek laten uitvoeren naar de verkeerskundige situatie van het stadshavengebied, zoals opgenomen in bijlage 9 bij de plantoelichting (d.d. augustus 2022). Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de ontwikkelingen in het bestemmingsplan een beperkte toename in de autoverkeersaantrekkende werking ontstaat, namelijk van 174 motorvoertuigbewegingen tijdens de gemiddelde werkdag en 190 motorvoertuigbewegingen tijdens de gemiddelde weekenddag. Deze toename in verkeer leidt nergens tot een nieuw knelpunt. Wel leidt het tot een beperkte verkeerstoename op een bestaand en toekomstig knelpuntwegvak, met name op een gemiddelde weekenddag op de "Zandweg tussen Singel en Steenstraat". Aangezien dit een bestaand knelpunt is, worden er al maatregelen genomen door delen van deze wegen opnieuw in te richten. Daarnaast wordt er door de gemeente nog meer ingezet op het stimuleren van fietsverkeer in dit gebied.

9.9

Cruiseschepen

De meeste cruiseschepen die Wijk bij Duurstede aandoen zijn langer dan 100 meter en zijn feitelijk een klein dorp op het water. De Stadshaven leent zich niet voor deze schepen. Het is in strijd met de gedachte dat er sprake moet zijn van kleinschalige activiteiten in de Stadshaven. De cruiseschepen veroorzaken verregaande overlast in de vorm van het dag en nacht non-stop laten draaien van de enorme aggregaten ten behoeve van de stroomvoorziening aan boord, de lichtvervuiling in de avonduren, uitstoot van diesel uitlaat (fijnstof) en ook de aan- en afvoer van mensen door touringcars die urenlang (stationair) staan te wachten op passagiers op de naastgelegen parkeerplaats.

Er is geen walstroomaansluiting en steeds vaker liggen er 2 grote cruiseschepen naast elkaar te dieselen. Ook het ontwerpbestemmingsplan maakt dit "dubbelen" ten onrechte expliciet mogelijk. In het ontwerp bestemmingsplan wordt de permanente uitstoot van grote riviercruiseschepen niet op duidelijke wijze in kaart gebracht en/of meegewogen, terwijl het hier een serieuze belasting voor de omwonenden en het milieu betreft. Steeds meer havens in de Nederlandse binnenwateren waren deze vervuilende cruiseschepen. De schepen tasten het direct aangrenzende Natura 2000 gebied en Stiltegebied aan en deze grote cruiseschepen tasten ook qua maatvoering en uiterlijk het Rijksbeschermd stadsgezicht van Wijk bij Duurstede aan (grote cruiseschepen in een historische kleine Stadshaven) en is tevens in strijd met het UNESCO werelderfgoed waar het Inundatiekanaal onder valt.

Omdat het College met een privaatrechtelijke pet heeft gekeken naar de exploitatiemogelijkheden van de Stadshaven is dit mogelijk geworden. De exploitant zoekt immers als private contractspartij naar maximalisering van de verdienmogelijkheden in de Stadshaven. Overige belangen worden daar volledig ondergeschikt aan gemaakt.

Reactie

De aanleg van cruiseschepen is op dit moment al mogelijk binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. Het nu voorliggende bestemmingsplan verandert daar niets aan.

9.10

In onze visie heeft er geen inhoudelijke dialoog plaats gevonden waarbij burgers zich inhoudelijk betrokken hebben gevoeld in de zin dat er sprake is van inspraak. Burgers en organisaties hebben de informatieverstrekking door de gemeente vooral als "top-down" ervaren en geenszins op basis van het zijn van een gelijkwaardige en serieuze gesprekspartner van de gemeente (dialoog). Weliswaar zijn er meerdere momenten aangewezen door de gemeente waarop belangstellenden en belanghebbenden met de gemeente konden praten over de inrichting van de Stadshaven, maar omdat het vertrekpunt voor de wethouder (het College) steeds heeft gelegen bij de reeds gesloten exploitatieovereenkomst, is er geen neutraal vertrekpunt geweest voor een geslaagde dialoog. Dat is de reden dat de belanghebbenden zich feitelijk niet inhoudelijk gehoord voelden. Dit is ook bij het aanbieden van de petitie aan de wethouder opnieuw duidelijk gemaakt. In het ontwerp bestemmingsplan is ten onrechte geen melding gemaakt van het feit dat vele omwonenden en burgers en bedrijven in de gemeente Wijk bij Duurstede de petitie hebben ondertekend.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder A (Participatie) hebben opgemerkt.

9.11

Het ontwerpbestemmingsplan ontbeert ten onrechte een zorgvuldige en evenredige belangenafweging met betrekking tot de omwonenden en in het bijzonder de belangen van de bewoners van het Inundatiekanaal ontbreken in het geheel. Er zijn weliswaar op onderdelen metingen uitgevoerd, maar het betreft hier een optelsom van verschillende activiteiten die tezamen een onevenredig bezwarende belasting voor de leefkwaliteit van mens en milieu zullen vormen. Concrete alternatieve plannen met betrekking tot kleinschalige horeca op de buitensteiger (foodtruck/klein terras) en een alternatief verkeersplan/parkeerplan (beter gebruik van wat er reeds is) zijn aangedragen door de Stichting Wijkse Stadshaven en een groep direct omwonenden. Voor die plannen bestaat wél groot draagvlak onder de direct omwonenden en belanghebbenden. Met die concrete plannen die bekend zijn bij uw College verzoek ik u kenbaar rekening te houden bij de beoordeling van deze zienswijze en de daarbij te maken belangenafweging. Die alternatieve plannen voldoen namelijk ook aan de behoefte van uw College om meer "reuring" te brengen in de Stadshaven, maar zonder dat de gemeente grote financiële risico's loopt.

Geconcludeerd moet worden dat door het privaatrechtelijk handelen van het College en het bestuurlijk invullen van het ontwerpbestemmingsplan (de dubbele pet), de plaatselijke Wijkse horeca valse concurrentie wordt aangedaan en ook de twee Wijkse jachthavens valselijk worden beconcurrereerd. Zij moeten immers alles uit eigen zak betalen.

Reactie

Voor het beantwoorden van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen eerder is benoemd onder B (Belangenafweging).

Wij zijn van mening dat met voorliggend bestemmingsplan enkel activiteiten mogelijk worden gemaakt in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in het beeld dat met voorliggend bestemmingsplan sprake is van een onevenredig bezwarende belasting voor de leefkwaliteit.

Voor het overige verwijzen we naar hetgeen we hiervoor hebben overwogen ten aanzien van de belangenafweging en de wet- en regelgeving waar de gemeente zich aan heeft te houden. De conclusie van indiener wordt niet gedeeld.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan waarbij in artikel 19 van de planregels een bepaling is opgenomen dat de parkeerbehoefte pas definitief wordt berekend bij de aanvraag voor een drijvende horecavoorziening.

Indiener 10

Zienswijze ingekomen op 27 december 2023

10.1

Indiener heeft de zienswijze van indiener 8 bijgevoegd en geeft aan zich hierbij aan te sluiten.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar onze beantwoording onder indiener 8.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Indiener 11

Zienswijze ingekomen op 27 december 2023

11.1

Hierbij dien ik mijn zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Stadshaven Wijk bij Duurstede. Ik ben eigenaar van een woonschip. Ik ben het niet eens met het voornemen om een drijvend horecapaviljoen toe te staan aan de buitensteiger van de Stadshaven. Dit is direct tegenover de ligplaats van de schepen. Het toestaan van een terras in combinatie met een sluitingstijd van 23:00 zal er zeer waarschijnlijk voor zorgen dat er ernstige geluidshinder is voor de omwonenden. Naast horecagasten die voor geluidsoverlast zorgen, zullen de installaties van het horecapaviljoen (ventilatie, generator, afzuiger, etc.) ook voor geluidsoverlast zorgen. Wanneer er nu passanten aan de buitensteiger liggen die installaties aan hebben staan, zorgt dat al voor hinder. De ervaring is dat deze installaties continu blijven draaien. Mijn zorg is dat de installaties van de horecaboot zullen blijven draaien, ook buiten de openingstijden, waardoor de geluidshinder continu is en de omwonenden nooit rust ervaren.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij, voor wat betreft de geluidsoverlast, naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening, punt 3) hebben opgemerkt.

11.2

Voor wat betreft de evenementen categorie 2, hebben we als omwonende in het afgelopen jaar enorm veel overlast ervaren. Niet alleen door het geluid dat tot laat in de avond doorging, ook het afval dat achterbleef na de festivals was verschrikkelijk. Dit werd niet opgeruimd en vervuilde de natuur en het stadsgezicht. Hier moeten maatregelen voor komen. De overweging om vier van zulke evenementen per jaar te laten plaatsvinden, met een mogelijkheid om de eindtijd van 23:00 te kunnen verruimen tot 00:00 voor maximaal 12 dagen per jaar, is onnavolgbaar. Effectief betekent dit dat alle vier de evenementen verruimd zouden kunnen worden tot 00:00. Er staan meer tegenstrijdigheden in de regels omtrent de evenementen. Er zijn 6 evenementen toegestaan in categorie 1 en 4 evenementen in categorie 2. Daarnaast staat er dat er in totaal (cat. 1 en 2 opgeteld) maximaal 15 evenementen mogen plaatsvinden. Dat klopt duidelijk niet, het zouden er 10 moeten zijn wanneer uitgegaan wordt van de vorige aantallen. Ook het aantal op- en afbouwdagen lijkt niet te kloppen, het is disproportioneel met het aantal evenementen dat wordt toegestaan. Het aantal op en afbouw dagen kan in totaal 3×6 (cat. 1) + 4×14 (cat. 2.) = 74 dagen. Samen met de evenementendagen van 10 komt dat op een totaal van 84 dagen in een periode van 7 maanden waarbij er meer overlast is en waarbij de haven niet beschikbaar is voor bezoekers/recreanten. Dat is 40% van de totale tijd. Dat vinden we een te hoge belasting.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder F (Evenementen) hebben opgemerkt. Op basis van de planregels zijn in totaal 10 evenementen toegestaan (6 uit categorie 1 en 4 uit categorie 2) en 15 evenementendagen. Dat wil zeggen dat één evenement meerdere evenementendagen kan duren.

Ten aanzien van het verruimen van de eindtijd hebben wij het aantal dagen waarop dit mogelijk is (tot 00.00 uur) verlaagd van 12 naar 8 in het vast te stellen bestemmingsplan. Hiermee zorgen we ervoor dat het in ieder geval voor categorie 2 evenementen mogelijk is om de eindtijd te verruimen. Verder is het aantal op- en afbouwdagen gebaseerd op het benodigde aantal dagen zoals dat voor de bestaande evenementen wordt aangevraagd. Hierbij nemen wij in aanmerking dat het gaat om het maximaal aantal op- en afbouwdagen. Bij

het verlenen van een evenementenvergunning (op grond van de APV), sturen zowel de gemeente als de organisator op een zo kort mogelijk durende periode van op- en afbouw.

11.3

Voor mij geldt ook dat het doel van dit alles 'Wijk bij Duurstede aantrekkelijker maken voor toerisme' juist niet wordt bereikt. De waterrecreanten zullen niet meer de stad intrekken maar blijven hangen bij de haven. Dit geldt ook voor de uitbreiding van camperplaatsen. Er zal sprake zijn van kannibalisme van de stadshoreca versus horecaboot. Verdere overwegingen t.a.v. evenementen: De lokale bevolking die nu in toenemende mate gebruik maken van dit terrein voor spontane ontmoetingen, buitensporten en recreëren worden ingeperkt. In deze tijd is het zoeken naar verbinding en burgerinitiatieven voor ontmoetingen. Dit wordt hiermee gedurende de zomermaanden volledig geblokt.

Reactie

Wij zijn van mening dat de beleidsdoelstellingen van de gemeente juist worden gehaald door de komst van een horecapaviljoen. Gemeente Wijk bij Duurstede heeft de ambitie de Stadshaven in Wijk bij Duurstede verder te ontwikkelen. Al in het besluit van de gemeenteraad van 29 juni 2010 staat dat de Stadshaven een levendige plek is met meerwaarde voor de eigen bewoners en bezoekers, een plek die stad en rivier met elkaar verbindt. De meerwaarde van de Stadshaven wordt ook benadrukt in de huidige Raadsagenda 2022-2026 "Samenwerking, Creativiteit, Verantwoordelijkheid": in het economisch domein blijven we ons richten op versterking van een veelzijdig recreatief-toeristisch aanbod en een bruisende, vitale binnenstad die aantrekkelijk is voor inwoners én toeristen. De gemeente wil de verdere ontwikkeling van recreatie en toerisme stimuleren met natuur, cultuur en water als sterke punten. Horeca in de Stadshaven vinden we daarom wenselijk. De haven is het knooppunt tussen de stad en de rivier. We willen een levendig stadsfront ontwikkelen, waar mensen vanaf de rivier, uit de uiterwaarden en vanuit de stad bij elkaar komen. Voor de verdere beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen eerder is genoemd onder C (Horecavoorziening).

Voor wat betreft de toegankelijkheid van het stadshavengebied tijdens evenementen, wij benadrukken dat zowel de gemeente als de organisator sturen op een zo kort mogelijk periode van op- en afbouw.

11.4

Ik vraag u daarom om de volgende overwegingen mee te nemen bij het vaststellen van het definitieve bestemmingsplan.

Horecapaviljoen:

1. Niet toestaan van het drijvende horecapaviljoen aan de steiger in de ingang van Inundatiekanaal.
2. De overweging om het horecapaviljoen ergens anders te plaatsen, bijvoorbeeld direct aan de Rijn (waar vroeger de olieboot Markus lag). Dit vermindert de overlast voor de bewoners van het inundatiekanaal. Daarnaast blijft de buitensteiger dan beschikbaar voor passantenschepen.
3. Een verplichting voor het horecapaviljoen om te werken met geluidsvrije installaties om geluidsoverlast te voorkomen.
4. Geen uitbreiding van de parkeerplaatsen voor auto's.

Evenementen:

5. Het niet toestaan van extra evenementen.
6. Overlast ten gevolge van evenementen (oppervlaktewatervervuiling, rioolwater, hydrofoor, afval, milieuschade, geluidhinder) dient ten allen tijden voorkomen te worden.
7. Het beperken van de mogelijkheid om de eindtijd van evenementen categorie 2 te verruimen tot 00:00 (Gebruiksregel 16.2.1 c). Dat is nu maximaal 12 dagen mogelijk terwijl er maar 4 van zulke evenementen per jaar mogen worden gehouden. Wij verzoeken deze mogelijkheid volledig te schrappen.

Indiener geeft aan open te staan om de zienswijze mondeling toe te lichten.

Reactie

Zoals in onze eerdere reacties uitgebreid gemotiveerd, delen wij de mening van de indiener niet. Wel zullen wij, zoals gezegd, het aantal dagen dat de eindtijd van een evenement verruimd mag worden, verlagen van 12 dagen naar 8 dagen. Voor zowel het horecapaviljoen als de evenementen hebben wij in onze reactie en de plantoelichting uitgebreid gemotiveerd waarom er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan op het punt dat de definitie onder artikel 1.30 lid b punt 2 is gewijzigd. Het aantal dagen dat de eindtijd mag worden verruimd tot 00:00 uur voor evenementen is aangepast van 12 naar 8 dagen. Deze wijziging is tevens doorgevoerd onder artikel 17.2. lid c.

Indiener 12

Zienswijze ingekomen op 27 december 2023

12.1

Indiener vraagt de gemeente te overwegen de toegankelijkheid te verbeteren en de attractiviteit te vergroten door onderstaande aanpassingen.

De haven:

- Faciliteer de komst van pleziervaartuigen door goede aanlegplaatsen en een gastvrije ontvangstinfrastructuur te creëren.
- Goede aanlegplaatsen zijn voorzien van een deugdelijke installatie t.b.v. elektra.
- Generatoren zijn vervuilend, niet geluidsarm en verstoren het natuurgebied.

Reactie

Een bestemmingsplan bepaalt de algemene kaders voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden van een gebied. De genoemde onderwerpen in de zienswijze zijn onderwerpen in de uitvoeringssfeer (en geen aspect van ruimtelijke ordening). Het bestemmingsplan staat de aanleg van de genoemde onderwerpen niet in de weg. Verder zijn wij van mening dat voorliggend bestemmingsplan, met het bijbehorende beeldkwaliteitsplan, juist een bijdrage levert aan de toekomstige attractiviteit van het gebied. Zoals vermeld onder onze beantwoording onder 1.3 verloopt de uitvoering van het bestemmingsplan via meerdere sporen.

12.2

Speelveld:

- Integreer speelvoorzieningen voor kinderen, zodat gezinnen met kinderen er graag tijd doorbrengen.
- Kleinschalige evenementen gericht op alle leeftijden passen in de ambitie van de Raad om de haven een aantrekkelijke ontmoetingsplek te laten zijn.

Reactie

Met het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid geboden om speelvoorzieningen toe te staan binnen de bestemming 'Groen' (artikel 4.1 en 4.2). Dit is niet gewijzigd ten opzichte van het vorige bestemmingsplan. Het bestemmingsplan faciliteert verder de mogelijkheid om kleinschalige evenementen in het gebied te organiseren (artikel 17.2.1).

12.3

Uitzicht:

- Maximaliseer het uitzicht, zorg ervoor dat het panoramisch uitzicht niet belemmerd wordt.
- De buitensteiger is een ultieme plek voor iedereen om te genieten van dit uitzicht.

Reactie

Op basis van voorliggend bestemmingsplan geldt de voorwaarde dat de toekomstige horecavoorziening een eenvoudige hoofdvorm heeft en niet hoger is dan 4 meter boven de waterlijn. Daarmee wordt het panoramisch uitzicht zo min mogelijk belemmerd. Deze bepalingen zijn opgenomen in het beeldkwaliteitsplan om ervoor te zorgen dat de horecavoorziening rustig opgaat in de omgeving.

12.4

Horeca:

- Bij het transformeren van de haven tot een levendige en aantrekkelijke bestemming voor zowel lokale bevolking als toeristen hoort een kleinschalige voorziening voor hapjes en drankjes. Een uitgiftepunt in de vorm van bijv. een foodtruck.
- Mensen kunnen picknicken, op het terras zitten of op een bankje hun versnaperingen nuttigen. Benut uitzicht en aantrekkelijkheid.

- Een horecaboot past volgens indiener niet bij het aantrekkelijk maken van het havengebied. Sinds de aanvraag jaren terug zijn er twee horecagelegenheden bij de haven in exploitatie genomen. Het terras en bij de molen. Deze zitten bij uitzondering vol in het seizoen. Een grootschalige gelegenheid erbij zorgt alleen maar voor leegstand en verloedering. Een foodtruck of echt kleinschalige horeca past bij het karakter van onze haven en stad.
- Een horecaboot verplicht tot afname als men nog wil genieten van het weidse uitzicht. Als er slechts een terras op de steiger is, zonder aangemeerde boot, kan iedereen blijven genieten van het uitzicht en van de haven als recreatieplek.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening) hebben opgemerkt. Voor wat betreft het weidse uitzicht verwijzen wij hierboven onder 12.3 hebben opgemerkt.

12.5

Wij omarmen het idee om de haven attractiever te maken voor iedereen. Zorg voor een goed beeldkwaliteitsplan dat past bij de omgeving en leg dit vast. Dit voorkomt een wildgroei aan particuliere initiatieven. De financiële risico's van het ingediende plan zijn niet -goed- doorgerekend. Bij het aansturen op kleinschaligheid zoals hierboven omschreven, zullen de positieve effecten groter zijn en kunnen rekenen op meer draagvlak.

Reactie

Er is een beeldkwaliteitsplan opgesteld welke als bijlage 2 bij de planregels is toegevoegd. Het beeldkwaliteitsplan gaat een toetsingskader gaat zijn voor toekomstige ontwikkelingen in het gebied. De kosten voor de inrichting van het openbaar gebied komen uiteindelijk ten laste van de gemeentelijke begroting.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Indiener 13

Zienswijze ingekomen op 27 december 2023

13.1

Hierbij maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Stadshaven'. De reden is onze grote zorg en vrees dat het unieke karakter van deze haven aan de rand van onze mooie oude stadskern, teloor dreigt te gaan indien zulk een plan zou worden verwezenlijkt.

De komst van een al dan niet drijvend partyschip luidt de verwording in tot een eenheidsworst. Het zou hier allemaal gaan worden zoals overal in toeristische oorden. Waarom zouden wij dat (moeten) willen? Wat of wie zou het dienen? Vermoedelijk de exploitant, maar verder? Maar het aller belangrijkste: wat gaat er dan allemaal verloren!

Bezint eer ge begint, en... beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald... Beide zijn hierop zeer van toepassing. Bedenk goed wat er allemaal verloren zal gaan. Wij burgers en bestuurders van Wijk bij Duurstede hebben de mooie taak én plicht om het schone, het unieke, de historie, de natuur, de rust en de eenvoud die hier nog is te behouden en te beschermen.

Reactie

De gemeente wil het unieke karakter van de Stadshaven behouden. Daarom hebben we in de planregels van het bestemmingsplan duidelijk vastgelegd dat de beoogde horecavoorziening weinig overlast voor de omgeving mag veroorzaken (categorie 2a en 2b, met uitzondering van een hotel, waarbij feesten of partijen expliciet niet zijn toegestaan en de sluitingstijd uiterlijk om 23.00 uur ligt). In tegenstelling tot wat de indiener beweert, is een drijvend partyschip niet het doel. Wel achten we horeca gewenst voor zowel toeristen als bewoners, zodat de Stadshaven beter aansluit bij de historische binnenstad, die ook wordt gekenmerkt door aantrekkelijke horecavoorzieningen. Dit is onder andere vastgelegd in het raadsbesluit van 29 juni 2010, de Omgevingsvisie Stedelijk Gebied (vastgesteld door de raad op 6 juli 2021) en het Horecabeleid (vastgesteld door de raad op 21 oktober 2022).

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Indiener 14

Zienswijze mondeling ingekomen op 28 december 2023.

14.1

Betrokkenheid van indiener is mede vormgegeven door de vervulling van zijn volgende functies:

- Voormalig wethouder Ruimtelijke ordening
- Bewoner en stadsgids van Enkhuizen
- Eilander op Vlieland
- Betrokken bij realisatie van het toiletgebouw Schiermonnikoog, zodat dit zo min mogelijk detoneert en afbreuk doet aan de landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit.
- Campergebruiker en regelmatig gebruiker van de camperplek aan de Stadshaven

Opmerking 1 – verrommeling van de openbare ruimte bij de Stadshaven

In de openbare ruimte van de Stadshaven staat straatmeubilair, waaronder afvalbakken, wc's, douches, fietsenstalling, etc. Deze onderdelen worden ervaren als verrommeling van de openbare ruimte en eveneens het aanzicht vanaf het water. Een suggestie is om deze voorzieningen op één locatie nabij de Stadshaven te bundelen. Voorstel is om dit in de huidige recreatiewoningen aan de Havenweg 1 en 1a om daar de voorzieningen voor de Stadshaven onder te brengen.

Voorstel om dit gebouw door de gemeente op te kopen en te pachten aan de Havenmeester. Als er onderhoud nodig is, zoals het bijhouden van het plantsoen, dienen zij dit te regelen. Het straatmeubilair m.b.t. zitplaatsen voor toeristen en havengebruikers draagt bij aan een goede openbare indeling en dient behouden te blijven.

Reactie

Wij zijn van mening met het beeldkwaliteitsplan en de bijbehorende inrichtingsschets een passende oplossing te bieden voor het tegengaan van de verrommeling van het stadshavengebied. Het opkopen door de gemeente van de genoemde recreatiewoningen voor het onderbrengen van de voorzieningen voor de stadshaven vinden wij niet wenselijk en behoort niet tot de mogelijkheden.

14.2

Opmerking 2 – opslag van roeispanten en zwemvesten voor het vikingschip

Persoonlijk zou het een mooie ontwikkeling zijn als in het voorzieningen gebouw zoals beschreven in de eerste opmerking ook ruimte is voor opslag van 12 roeispanten, 12 kinderroeispanten en 14 opblaas-reddingsvesten. Deze opslag is momenteel gratis gerealiseerd aan de achterzijde van de Werf. Door de recente hoge waterstanden was het nodig om deze opslag tijdelijk te verplaatsen om waterschaden te voorkomen. Met een vaste opslag nabij de stadshaven zou dit in de toekomst vermeden kunnen worden.

Reactie

Wij verwijzen naar onze reactie onder 14.1.

14.3

Opmerking 3 – verplaatsen van de camperplekken naar het gebouw aan de Havenweg 1

Indien de gronden rondom het gebouw aan de Havenweg 1 en 1a in beheer/bezit zijn bij het waterschap is het aansluitende voorstel om de camperplekken die in de huidige situatie gepositioneerd zijn aan het einde van de parkeerplaatsen, om deze camperplekken en de beoogde nieuwe camperplekken (5 plaatsen), te realiseren bij/rondom het gebouw van Havenweg 1/1a. De toevoeging van meer campers aan de huidige situatie zal erin resulteren dat de campers achter elkaar worden gepositioneerd en de achterste campers geen zicht hebben op het water. Door de camperplekken te bundelen bij het gebouw van Havenweg 1 kan er efficiënter gebruik gemaakt worden van de ruimte.

Dit zou er ook voor zorgen dat er 5 of in de toekomst meer camperplekken goed beheerd kunnen worden. De infra voor deze plekken kan vanaf het gebouw aan de Havenweg 1 worden aangelegd. Dit biedt kansen voor de uitbreiding van toerisme in het kader van camperplekken voor de gemeente.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder E (Camperplaatsen) hebben opgemerkt.

14.4

Opmerking 4 – camperplekken kunnen benutten tijdens festiviteiten

Dat camperplekken kunnen worden behouden bij festiviteiten omdat de etmaalwaarden van de festiviteiten lager zijn dan de voorkeurswaarden van 50dB en daarmee dus geen hinder veroorzaken voor campergebruikers.

Reactie

In het traject van de verlening van een evenementenvergunning zal, per afzonderlijk evenement worden besloten of camperplaatsen wel of niet kunnen worden behouden. Het bestemmingsplan stelt hier geen regels over.

14.5

Opmerking 5 – realisatie pannenkoekenboot

De steller is geen voorstander van de realisatie van de pannenkoekenboot, met name door alle voorzieningen die deze boot met zich meebrengt, zoals de parasols op de boot, parkeerplekken nabij de boot en voorzieningen zoals prullenbakken nabij de ingang. Deze ontwikkeling zorgt voor een verstoring van het aanzicht op en rondom de stadshaven.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar hetgeen wij hierover in zijn algemeenheid bij de beantwoording van de meest voorkomende zienswijzen onder C (Horecavoorziening) hebben opgemerkt.

14.6

Opmerking 6 – overdoen van eigendom van de scheepswerf aan een stichting

De werf zou overgenomen kunnen worden door een stichting voor het behoudt van de werkzaamheden.

Reactie

De scheepswerf is niet in eigendom van de gemeente en dus gaan wij niet over het eventueel overdoen van de werf aan een stichting. Het bestemmingsplan dat nu ter besluitvorming voorligt maakt wenselijke en haalbare ontwikkelingen mogelijk die passen binnen een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan

Hieronder wordt ingegaan op de aanpassingen die ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan “Stadshaven Wijk bij Duurstede” worden doorgevoerd op basis van de ingebrachte zienswijzen en ambtshalve verbeteringen. De wijzigingen zijn geordend naar wijzigingen op de toelichting, de planregels en de verbeelding naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen alsmede de ambtshalve verbeteringen.

Bestemmingsplan

Plantoelichting

N.a.v. zienswijzen

- In het beeldkwaliteitsplan is onder 2a opgenomen dat vaste steigers een historische uitstraling moeten hebben.

Ambtshalve aanpassingen

- Het stikstofonderzoek is geactualiseerd en als bijlage 6 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.
- De onderbouwing van de Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht is aangepast naar de actuele Omgevingsverordening van de provincie Utrecht.

De planregels

N.a.v. zienswijzen

- De definitie in artikel 1.30, lid b, punt 2 is aangepast. Het aantal dagen waarop de eindtijd voor evenementen mag worden verruimd tot 00:00 uur is teruggebracht van 12 naar 8 dagen. Deze wijziging is ook doorgevoerd onder artikel 17.2, lid c.
- De definitie in artikel 1.32 (extensief recreatief medegebruik) is herzien en luidt nu: extensieve vorm van recreatief gebruik van gronden dat ondergeschikt is aan de functie van de bestemming waarbinnen dit recreatief gebruik is toegestaan. Onder extensief recreatief medegebruik wordt onder andere verstaan (sport)vissen, *buiten(sport) activiteiten* zoals *yoga*, *bootcamp*, kanoën en daarmee gelijk te stellen activiteiten, zulks met uitsluiting van gemotoriseerd vaarverkeer.
- Artikel 7.2 is aangepast, waarbij een maximale hoogte voor schepen van 4 meter boven het waterpeil is vastgelegd. Voor historische schepen geldt een uitzondering.
- De definitie van ‘passantenhaven’ is toegevoegd aan artikel 1.49.

Ambtshalve aanpassingen

- Artikel 19 is gewijzigd om duidelijk te maken welke parkeernota van toepassing is op toekomstige ontwikkelingen binnen de Stadshaven.
- Het beeldkwaliteitsplan is aangepast; de Havenweg is nu opgenomen in de schets, zodat ook de aansluiting met de Dijkstraat zichtbaar is.
- Regels ter bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) zijn opgenomen, in overeenstemming met instructieregel 6.2 van de Omgevingsverordening van de provincie Utrecht. Zie hiervoor artikel 12.
- Artikel 17.2.1 is aangepast, waardoor via een afwijkingsbevoegdheid en onder bepaalde voorwaarden evenementen in categorie 2 met maximaal 3.500 bezoekers kunnen worden toegestaan.

De verbeelding

N.a.v. zienswijzen

- Er zijn geen wijzigingen.

Ambtshalve aanpassingen

- De dubbelbestemming ‘Waarde – Natuurnetwerk Nederland’ is aan de verbeelding toegevoegd.

Addendum ten gevolge van het raadsbesluit d.d. 15 oktober 2024

Tijdens de avond van de raad op 15 oktober 2024 is de Nota van zienswijzen behorende bij het ontwerpbestemmingsplan Stadshaven vastgesteld. Tevens zijn er op deze avond amendementen doorgevoerd. Deze amendementen zijn beschreven in het raadsbesluit, welke als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Dit addendum voorziet in een overzicht van de exacte wijzigingen in het bestemmingsplan. Dit betreft dus de wijzigingen ten gevolge van de zienswijzen en de amendementen die zijn doorgevoerd na de avond van de raad op 15 oktober 2024.

Plantoelichting

N.a.v. zienswijzen

- In het beeldkwaliteitsplan is onder 2a opgenomen dat vaste steigers een historische uitstraling moeten hebben.

Ambtshalve aanpassingen

- Het stikstofonderzoek is geactualiseerd en als bijlage 6 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.
- De onderbouwing van de Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht is aangepast naar de actuele Omgevingsverordening van de provincie Utrecht.
- De teksten over de horecavoorziening zijn verwijderd uit de paragrafen 1.1, 1.3, 2.3.1, 2.3.2, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4, 3.4.1, 3.4.3, 4.2.2, 4.11.2, 4.3.2, 4.8.2, 4.9.2, 4.10.2, 4.12.2, 5.3.2.
- Er is een onderbouwing toegevoegd dat één standplaats mogelijk wordt gemaakt met de functieaanduiding 'overig-standplaats' (voorheen functieaanduiding horeca in bestemming 'groen'). Dit is waar nodig aangevuld binnen de in het vorige punt genoemde paragrafen.

De planregels

N.a.v. zienswijzen

- De definitie in artikel 1.30, lid b, punt 2 is aangepast. Het aantal dagen waarop de eindtijd voor evenementen mag worden verruimd tot 00:00 uur is teruggebracht van 12 naar 8 dagen. Deze wijziging is ook doorgevoerd onder artikel 17.2, lid c.
- De definitie in artikel 1.32 (extensief recreatief medegebruik) is herzien en luidt nu: extensieve vorm van recreatief gebruik van gronden dat ondergeschikt is aan de functie van de bestemming waarbinnen dit recreatief gebruik is toegestaan. Onder extensief recreatief medegebruik wordt onder andere verstaan (sport)vissen, *buiten(sport) activiteiten* zoals *yoga*, *bootcamp*, kanoën en daarmee gelijk te stellen activiteiten, zulks met uitsluiting van gemotoriseerd vaarverkeer.
- De definitie van 'passantenhaven' is toegevoegd aan artikel 1.49.

Ambtshalve aanpassingen

- Artikel 19 is gewijzigd om duidelijk te maken welke parkeernota van toepassing is op toekomstige ontwikkelingen binnen de Stadshaven.
- Het beeldkwaliteitsplan is aangepast; de Havenweg is nu opgenomen in de schets, zodat ook de aansluiting met de Dijkstraat zichtbaar is.
- Regels ter bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) zijn opgenomen, in overeenstemming met instructieregel 6.2 van de Omgevingsverordening van de provincie Utrecht. Zie hiervoor artikel 12.
- Artikel 17.2.1 is aangepast, waardoor via een afwijkingsbevoegdheid en onder bepaalde voorwaarden evenementen in categorie 2 met maximaal 3.500 bezoekers kunnen worden toegestaan.
- Artikel 1.28: het begrip 'drijvend horecapaviljoen' is verwijderd.

- Artikel 1.36: het begrip ‘horeca’ is verwijderd.
- Artikel 1.53: het begrip ‘Standplaats’ is toegevoegd: *een seizoensgebonden standplaats op een openbare en in de openlucht gelegen locatie voor het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel het aanbieden van diensten, gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel.*
- Artikel 4.1 lid e is gewijzigd naar ‘standplaats, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘overig – standplaats’.
- Artikel 4.3.1 is gewijzigd naar: de maatvoering ten behoeve van één standplaats op de kade mag maximaal 30 m² bedragen. Bij een standplaats mag geen terras worden geplaatst.
- Artikel 4.3.2 is verwijderd.
- Artikel 4.3.2, lid a is gewijzigd naar: het in stand houden van bouwwerken, anders dan een steiger, ter plaatse van de aanduiding ‘overig-standplaats’ in de periode 1 november tot en met 31 maart;
- Artikel 4.3.2, lid b is gewijzigd naar: het gebruiken van gronden met de aanduiding ‘overig-standplaats’ voor horeca-activiteiten in de periode 1 november tot en met 31 maart.
- Artikel 7.1, lid n en artikel 7.2, lid b zijn verwijderd.
- Artikelen 7.4.1, 7.4.2, 7.4.4 zijn verwijderd.
- Artikel 11.3.1 lid e is verwijderd.
- De horecaboot is verwijderd uit het beeldkwaliteitsplan en één standplaats is toegevoegd op de locatie van het terras op de kade. Deze wijzigingen zijn doorgevoerd op de volgende pagina’s van het beeldkwaliteitsplan: 5, 10, 7, 12, 14, 15 en 18.

De verbeelding

N.a.v. zienswijzen

- Er zijn geen wijzigingen.

Ambtshalve aanpassingen

- De dubbelbestemming ‘Waarde – Natuurnetwerk Nederland’ is aan de verbeelding toegevoegd.
- De functieaanduiding ‘Horeca’ in de bestemming ‘Water’ is verwijderd.
- De functieaanduiding ‘Horeca’ in de bestemming ‘Groen’ is gewijzigd naar ‘Overig-standplaats’.
- Een deel van de bestemming ‘Verkeer – Verblijfsgebied’ vervangen door de bestemming ‘Groen’.