

bestemmingsplan

**Herziening Ligplaatsen De
Vecht**

Gemeente Stichtse Vecht

Planstatus: voorontwerp
Plan identificatie: NL.IMRO.1904.BPDeVechtLGB-V001
Datum: 2017-08-21
Contactpersoon Buro SRO: dhr. J. van Nuland
Kenmerk Buro SRO: SR160158
Opdrachtgever: Gemeente Stichtse Vecht

Buro SRO
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030-2679198
www.buro-sro.nl

BTW nummer: NL8187.16.071.B01
KvK nummer: 30232281
Rabobank rekeningnummer: NL44.RABO.0142.1540.24
t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Plangebied	5
1.3 Geldende bestemmingsplannen	6
1.4 Leeswijzer	6
2 Beleidskader	7
2.1 Nationaal beleid	7
2.2 Provinciaal beleid	8
2.3 Waterschapsbeleid	10
2.4 Gemeentelijk beleid	20
3 Milieu- & omgevingsaspecten	22
3.1 Milieueffectrapportage	22
3.2 Milieu	23
3.3 Archeologie	28
3.4 Ecologie	29
4 Juridische planbeschrijving	31
4.1 Plansystematiek	31
4.2 Opzet van de regels	31
4.3 Bestemmingen	33
5 Uitvoerbaarheid	34
5.1 Economische uitvoerbaarheid	34
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	34

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Stichtse Vecht heeft de ambitie uitgesproken het ligplaatsenbeleid (niet zijnde woonschepenligplaatsen) te willen actualiseren. Woonschepenligplaatsen worden in deze actualisatie niet meegenomen.

Het ligplaatsenbeleid beoogt een optimalisatie van het gebruik van de Vecht voor bewoners en bezoekers. Het moet ruimte scheppen voor passende initiatieven van de passagiersvaart en ruimte laten voor bezoekers per boot voor een dagtocht of meerdaags verblijf. Het ligplaatsbeleid moet bewoners waar mogelijk de ruimte geven met een eigen ligplaats gebruik te maken van de rivier om daarmee het woonklimaat te versterken. Een heldere regeling moet ruimte scheppen voor initiatieven en het bestaand gebruik organiseren. Dit alles binnen de randvoorwaarden die nautische veiligheid, waterkwaliteit, landschap, cultuurhistorie, leefbaarheid en natuur hieraan stellen. Waar mogelijk worden investeringen en aanpassingen gecombineerd met oeverwerken en onderhoud. De verdeling van verantwoordelijkheid is helder. De overheid verzorgt de openbare gebieden en bedrijven en particulieren zijn zelf verantwoordelijk voor instandhouding en bruikbaarheid van door hen aangebrachte voorzieningen.

De ligplaatsensvisie en de bijbehorende inventarisatie vanaf het water van het bestaand gebruik dient als basis voor onderhavig bestemmingsplan dat de juridische verankering vormt van het ligplaatsenbeleid voor niet-woonschepen. In eerste instantie was beoogd om een paraplu-bestemmingsplan op te stellen, waarbij de onderliggende bestemmingsplannen gedeeltelijk worden herzien. Echter, omwille van de leesbaarheid voor bewoners, bezoekers, bedrijven, ambtenaren (o.a. bouwplantoetsers) en bestuurders is er voor gekozen om de hele bestemming 'Water' integraal te herzien. Er is voor gekozen om de hele Vecht mee te nemen, omdat de situatie op de Vecht voor het hele gebied gelijk is, met doorgaande scheepvaart en een bepaald beheerd regime.

Woonschepenligplaatsen, jachthavens en historische schepen maken geen onderdeel van het nieuwe ligplaatsenbeleid. Omdat sprake is van een herziening van de geldende bestemmingsplannen voor de hele loop van de rivier de Vecht in de gemeente Stichtse Vecht, zijn de geldende planologische rechten voor eventueel aanwezige woonschepenligplaatsen, jachthavens en historische schepen 1-op-1 overgenomen in dit bestemmingsplan. Ook alle dubbelbestemmingen en aanduidingen, die betrekking hebben op woonschepenligplaatsen, jachthavens en historische schepen, en die in de geldende bestemmingsplannen voorkomen, zijn in dit plan overgenomen, zodat burgers, bedrijven, ambtenaren en bestuurders maar één bestemmingsplan hoeven te raadplegen voor de Vecht.

1.2 Plangebied

Het plangebied beslaat de gehele Vecht, zover deze gelegen is binnen de gemeentegrenzen. Er is voor gekozen om de waterloop van de rivier de Vecht mee te nemen als 'enkelbestemming' in dit bestemmingsplan zodat een eenduidig planologisch regime ontstaat voor de hele rivier. Naast het water van de vecht is aanvullend de oeverzone meegenomen in dit bestemmingsplan.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

De juridisch-planologische toevoeging van de regeling vindt plaats door het gedeeltelijk herzien van alle geldende bestemmingsplannen en project(afwijkings)besluiten in de gemeente Stichtse Vecht ter plaatse van de Vecht. Het gaat hierbij (grosso modo van noord naar zuid gezien) om de volgende ruimtelijke plannen:

	<i>Naam ruimtelijk plan</i>	<i>Vaststellingsdatum/ goedkeuringsdatum</i>
1	Bestemmingsplan Landelijk Gebied Noord	3 december 2015
2	Bestemmingsplan Nigtevecht	26 januari 2010
3	Bestemmingsplan Woonschepen	27 november 2012
4	Bestemmingsplan Garsten Noord	ontwerp
5	Bestemmingsplan Loenen aan de Vecht	25 juni 2013
6	Bestemmingsplan Loenen aan de Vecht, 1e bezemplan	2 februari 2016
7	Bestemmingsplan Nieuwersluis	24 maart 2009
8	Bestemmingsplan Landelijk gebied Rondom de Vecht	
9	Bestemmingsplan Breukelen Woongebied	25 juni 2013
10	Bestemmingsplan Breukelen Woongebied - reparatieplan	30 juni 2015
11	Bestemmingsplan Breukelen Centrum	26 februari 2013
12	Bestemmingsplan Maarssen aan de Vecht (grotendeels goedgekeurd op)	27 januari 2009
13	Bestemmingsplan Oud Zuilen en Op Buuren e.o.	26 april 2016
14	Omgevingsvergunning Op Buuren haven	16 april 2013

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het relevante ruimtelijke beleid behandeld. In hoofdstuk 3 komen alle voor het bestemmingsplan relevante milieu- en omgevingsaspecten aan de orde, waarna het geheel wordt vertaald in een planopzet die in hoofdstuk 4 wordt toegelicht. Tot slot bevat hoofdstuk 5 de economische en maatschappelijk uitvoerbaarheid van het plan, waarbij de uitkomsten van de inspraak- en overlegmomenten zijn opgenomen.

2 Beleidskader

2.1 Nationaal beleid

2.1.1 Binnenvaartpolitiereglement

Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bevat de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. Zo staan hierin de borden en overige verkeerstekens vermeld, de te voeren verlichting, tekens en geluidssignalen voor vaartuigen, en de voorrangs- en uitwijkregels op het water. Het BPR werd als wet vastgesteld op 26 oktober 1983 en vormt de opvolger van het vaarreglement (1965-1984). Het is op 1 juli 2010 grondig gewijzigd en voor per 1 januari 2016 op op onderdelen voor het laatst herzien.

Het BPR geldt voor iedereen en voor elk vaartuig, zowel voor de beroepsvaart als voor de recreatievaart (inclusief roeiboten en surfplanken). Op grond van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement is het BPR geldig op alle Nederlandse binnenwateren, behalve de Rijn, de Waal en de Lek. Daar geldt het Rijnvaartpolitiereglement. In de grensgebieden op de Westerschelde, kanaal van Gent naar Terneuzen, de Maas in Limburg en de Eems-Dollard gelden specifieke reglementen.

Planspecifiek

In de (beleids)regels van de lagere overheidslagen, zoals de provincie en het waterschap, is qua regelgeving aangesloten bij het hoofdkader dat wordt gevormd door het BPR. De relevante begrippen uit het BPR zijn in dit bestemmingsplan overgenomen.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. In deze wet zijn drie oude wetten, te weten de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet geïntegreerd. Deze wet vormt tevens een implementatie van de afspraken uit het Bestuursakkoord natuur. De provincie krijgt met deze wet in belangrijke mate de regie over het natuurbeleid. Verschillende taken en verantwoordelijkheden gaan hiermee over van het Rijk naar de provincie. Op grond hiervan is het noodzakelijk om, bij verordening, voor verschillende onderwerpen nadere regels te stellen. Deels verplicht de wet om deze regels te stellen, bijvoorbeeld betreffende faunabeheereenheden en faunabeheerplannen, deels zijn nadere regels wenselijk om op een efficiënte manier de uit de wet voortvloeiende taken en verantwoordelijkheden uit te kunnen voeren. De onderhavige regeling voorziet hierin. In de toelichting bij de verschillende hoofdstukken wordt nader ingegaan op de achtergrond van deze regels.

De wet regelt niet alleen de bescherming van soorten en gebieden maar biedt ook een handvat om regels te stellen met betrekking tot de bescherming van landschappen. In Utrecht was hiervoor in het najaar van 2016 de Landschapsverordening provincie Utrecht 2016 vastgesteld. Deze verordening ziet mede op de bescherming van natuurwaarden buiten stedelijk gebied. Gelet op het feit dat het deels dezelfde onderwerpen betreft is ervoor gekozen om deze Landschapsverordening integraal op te nemen in hoofdstuk 5 van de Verordening Natuur en Landschap.

Woonschepen

In afdeling A (artikel 5.4.2 t/m 5.4.4) zijn specifieke regels met betrekking tot woonschepen opgenomen.

Planspecifiek (woonschepen)

In onderhavig bestemmingsplan worden de bestaande aanduidingen en regelingen voor woonschepenligplaatsen (bestaande planologische rechten) 1-op-1 overgenomen uit de geldende bestemmingsplannen en is geen sprake van nieuw beleid.

Andere Vaartuigen en voorwerpen

In afdeling B (artikel 5.4.6 t/m 5.4.8) zijn specifieke regels opgenomen met betrekking tot alle vaartuigen en andere voorwerpen die niet als woonschip zijn aan te merken. Het is in principe verboden om dergelijke vaartuigen of drijvende voorwerpen ligplaats te laten nemen, te ankeren, af te meren, of anderszins in, op of vlak boven een water te plaatsen, aanwezig te hebben of te houden.

Het verbod is echter niet van toepassing op plaatsen aangegeven met verkeerstekens E.5 tot en met E.7.1. Dit zijn de blauwe borden die de locaties aangeven waar toestemming is om ligplaats te nemen en/of te ankeren. Als genoemde verkeerstekens niet zijn geplaatst, maar openbare aanlegplaatsen voor het tijdelijk aanleggen van vaartuigen door passanten van overheidswege op een andere wijze zijn aangeduid, dan wordt dat gerespecteerd.

Daarnaast zijn er nog verschillende andere uitzonderingen (artikel 5.4.8) waarop het verbod niet van toepassing is. De belangrijkste worden hierna besproken:

Er wordt in lid 3 een uitzondering gemaakt voor één open vaartuig met een maximale lengtemaat van 7,0 m, zonder stuur- of slaaphut, zonder kajuit en zonder enig andere overdekte verblijfsruimte, afgemeerd bij een erf. Het gaat hier dus ook om overdekkingen, die aan een of meerdere zijden open zijn. Om een opeenhoping van aangemeerde vaartuigen te voorkomen, geldt deze vrijstelling alleen indien er geen andere vaartuigen op dezelfde locatie liggen afgemeerd. Dit wordt uitgedrukt door de nadruk op het woord één.

Door de vrijstelling in lid 5 mag in plaats van de uitzondering in lid 3 ook een ander vaartuig afgemeerd worden, maar alleen tijdens het recreatieseizoen (de periode van 15 maart tot en met 31 oktober) en alleen om het in- of uitpakken, dan wel vaarklaar van dat vaartuig mogelijk te maken. De vrijstelling gaat onder andere niet samen met het gebruik van de vrijstelling uit lid 3 en lid 7.

Het afmeren van vaartuigen, ook bij een horecagelegenheid, valt onder het afmeerverbod. Het is echter niet de bedoeling om het kortstondig afmeren van partyschepen of recreatievaartuigen bij een horecagelegenheid onmogelijk te maken. Het afmeren ten behoeve van het in- en uitstappen bij horecagelegenheden heeft geen zwaarwegende landschappelijke bezwaren. Daarom is deze vrijstellingsbepaling opgenomen. De vrijstelling in lid 6 geldt alleen maar als het een bestemde horecagelegenheid betreft.

Diverse restaurants langs de Vecht hebben een vaartuig (partyschip) afgemeerd bij het restaurant, dat gebruikt wordt bij feesten en partijen. Dit past in het (ook provinciale) streven naar een grote diversiteit aan recreatief-toeristische voorzieningen. Landschappelijk gezien is er geen groot bezwaar tegen het permanent afmeren van een partyschip tot een bepaalde grootte, omdat er een functionele binding is met het gebouw waar het bij hoort (de horecagelegenheid). Het gebruik van deze vrijstelling uit lid 7 sluit het gebruik van de vrijstellingen uit onder andere lid 3 en lid 5 uit.

Planspecifiek (andere vaartuigen en voorwerpen)

Qua maatvoering voor vaartuigen buiten stedelijk gebied wordt aangesloten bij de maatvoering uit de Verordening Natuur en Landschap. Ook het kortstondig afmeren van bezoekers met vaartuigen bij horecagelegenheden wordt gefaciliteerd door het opnemen van de aanduiding 'specifieke vorm van water - bezoekersligplaatsen' op de verbeelding van onderhavig bestemmingsplan.

Steigers

In afdeling C (artikel 5.4.9 t/m 5.4.11) zijn specifieke regels opgenomen met betrekking tot havens en aanlegplaatsen bij andere vaartuigen en voorwerpen. Havens en aanlegplaatsen op bepaalde locaties kunnen de door de verordening beschermde belangen aantasten.

Indien er ruimte is om ontheffing te verlenen, kan door middel van de ontheffingsvoorschriften de inpassing in het landschap worden geregeld. In artikel 5.4.9 worden de voorzieningen die noodzakelijk zijn voor de aanleg van havens en aanleg- en ligplaatsen aan elkaar gekoppeld. Hiermee wordt voorkomen dat bijvoorbeeld een vissteiger of remmingswerk onder het verbod valt. Voorzieningen, die op een bepaalde locatie in het water worden geplaatst of daarin al aanwezig zijn, kunnen ook de door de verordening te beschermen waarden aantasten. Indien op een bepaalde locatie ontheffing van het afmeerverbod voor een bepaald type woonschip of vaartuig aanvaardbaar is dan moet er gelijktijdig de mogelijkheid zijn om onder voorwaarden ontheffing te kunnen verlenen voor de inrichting en het hebben van de aanlegplaats en het maken en hebben van de daarbij behorende voorzieningen. Afhankelijk van de waarden van het gebied kan het treffen van voorzieningen op de oever tot een minimum worden beperkt.

Artikel 5.4.10 maakt het mogelijk om aan een erf een steiger te realiseren. Steigers moeten aan bepaalde afmetingenvoorschriften voldoen om te voorkomen dat zij een te grote inbreuk maken op natuur en landschap. Om te voorkomen dat verschillende overheden voor steigers verschillende afmetingenvoorschriften hanteren, is aansluiting gezocht bij de voorschriften die de meeste water- of vaarwegbeheerders stellen voor de betreffende locatie: 7,2 m².

Planspecifiek (steigers)

In de regels is voor steigers een regeling opgenomen waarbij de maximum maatvoering 6 x 1,2 m bedraagt (7,2 m²), waarbij steigers evenwijdig aan de oever moet worden gebouwd. Omdat de hele Vecht onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland (ecologische verbindingzone) is het tevens verboden om verlichte steigers te realiseren.

2.3 Waterschapsbeleid

2.3.1 Keur AGV 2011

De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste
- Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen
- Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het waterschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) beschikt over een Keur, een Keurbesluit vrijstellingen, met daarin voorwaarden voor vrijstelling, en de Beleidsregel keurvergunningen, waarin de vergunningsvoorwaarden staan waaraan activiteiten moeten voldoen die niet passen binnen de vrijstellingen uit het Keurbesluit vrijstellingen.

Overgangsbepalingen

In de overgangsbepalingen van de Keur is opgenomen dat voor werken, woonschepen en drijvende inrichtingen in, boven of onder wateren en/of de beschermingszones die aantoonbaar vóór 1 januari 2002 zijn aangebracht of afgemeerd op de betreffende locatie, in strijd met het bepaalde in deze Keur, wordt geacht vergunning te zijn verleend. De enige uitzondering op deze bepaling is wanneer het bestuur van oordeel is dat er een onacceptabele belemmering ontstaat voor het onderhoud of de aan- en afvoer van water, of voor het scheepvaartverkeer, of wanneer het object langs een rode oeverzone ligt.

Planspecifiek (overgangsbepalingen)

De rode oeverzones, die nader zijn afgebakend in het 'Verkeersbesluit Vaarwegen AGV-1 2016' (zie [toelichting paragraaf 2.3.4](#)), zijn overgenomen op de verbeelding en voorzien van de aanduiding 'vrijwaringszone - rode oeverzone'. De meeste van deze rode oeverzones bevinden zich nabij bruggen en sluizen. Ter plaatse is het innemen van ligplaatsen uitgesloten. Uiteraard mag er wel aangelegd worden aan speciaal daarvoor aangebrachte wachtsteigers.

Onderhoudsplichtigen en onderhoudsverplichtingen in oppervlaktewaterlichamen

Dit artikel wijst de onderhoudsplichtigen aan en benoemt hun onderhoudsverplichtingen en begrenst de fysieke omvang van de onderhoudsverplichtingen.

In artikel 2.5 van de Keur staat dat het hoogheemraadschap in principe verantwoordelijk is voor het op diepte houden (baggeren) en het vrijhouden van plantengroei (maaaien) van het stromingsprofiel van primaire wateren. In de praktijk onderhoudt het hoogheemraadschap vaak het gehele 'natte' profiel, voor zover gelegen beneden het hoogste streefpeil, inclusief het natte deel van natuurvriendelijke oevers. Maar niet onder woonschepen en steigers en dergelijke en ook niet in bredere en grotere wateren zoals havenbassins, plassen en vijvers. (Afwijkende) afspraken over het onderhoud van wateren binnen stedelijk gebied tussen gemeente en hoogheemraadschap worden doorgaans vastgelegd in een beheerovereenkomst en kunnen uiteindelijk worden vastgelegd in de legger. Binnen stedelijk gebied zijn de gemeenten verantwoordelijk voor het schoon houden van de openbare ruimte. Daar hoort ook het water bij. Daarom is het verwijderen van vuil uit de primaire (niet particuliere) wateren in stedelijk gebied een taak van de gemeente. Dit geldt ook wanneer met een gemeente is afgesproken dat AGV het 'schouwonderhoud' overneemt. Het schouwonderhoud betreft immers geen dagelijks onderhoud, waaronder het verwijderen van vuil wél valt.

Het onderhoud van het water onder woonschepen en steigers, is een verantwoordelijkheid van de gerechtigde van de ligplaats. De verplichting van de gerechtigde heeft prioriteit boven de verplichting van het hoogheemraadschap: dus bijzonder vóór algemeen. De reden hiervoor is dat de ligplaats in gebruik is bij de gerechtigde daarvan.

In artikel 2.7 is opgenomen dat voor gerechtigden van ligplaatsen van woonschepen en drijvende inrichtingen specifieke onderhoudsverplichtingen gelden voor de ligplaats, waaronder uitdrukkelijk ook het water tussen wal en schip moet worden verstaan. Ook dit artikel bevat een algemene regeling die voor het gehele beheergebied van het hoogheemraadschap geldt.

Planspecifiek (Onderhoudsplichtigen en onderhoudsverplichtingen)

In onderhavig bestemmingsplan zijn geen specifieke bepalingen opgenomen over deze verplichtingen uit de Keur, anders dan dat altijd aan de bepalingen uit de Keur voldaan moet worden.

Verboden handelingen in en nabij waterkerende dijklichamen en oppervlaktewaterlichamen

Het is op basis van artikel 3.1 lid 2 onder andere verboden zonder vergunning van het bestuur in, boven of onder oppervlaktewaterlichamen en de beschermingszones daarvan en in de kernzone en beschermingszones van waterkerende dijklichamen en waterkerende constructies:

- steigers en afmeerpalen aan te brengen, te hebben, te wijzigen of te verwijderen;
- ligplaats te nemen, te meren of te ankeren, met een (woon)schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting;

Ad 3.1 lid 2 sub i

Redenen voor dit verbod zijn het zo min mogelijk beperken van de doorstroming; en daarnaast water en oevers, en de ruimte onder en achter de steiger, zoveel mogelijk toegankelijk houden voor onderhoud en voor de bestrijding van calamiteiten, ook met behulp van vaartuigen. Het aanbrengen van steigers of afmeerpalen kan ook de waterkering verzwakken. Tenslotte speelt ook de ecologische toestand van water en oever een belangrijke rol. Onderhoud van de steiger wordt niet gezien als een wijziging. Het vervangen van de hele steiger, of een gedeelte dat zich in het water bevindt, zoals een of meerdere palen van de steiger, wordt beschouwd als wijziging. Een uitbreiding van de steiger is altijd een wijziging.

Ad 3.1 lid 2 sub m

Wanneer een schip langs een waterkering is afgemeerd dient onder meer voldoende ruimte tussen het schip en de wal over te blijven voor inspectie en onderhoud van de waterkering of de beschoeiing van de oever om er zeker van te zijn dat de stabiliteit van de achtergelegen waterkering niet in gevaar komt. Ook mogen in het water of langs de oever gelegen zaken niet dusdanig in de waterkering of beschermingszone verankerd zijn dat ze schade aan de waterkering kunnen veroorzaken of de stabiliteit daarvan kunnen aantasten. De doorstroming, de waterbeheersing of het onderhoud van het water mag ook niet gehinderd of geblokkeerd raken door het nemen van ligplaats.

Planspecifiek (Verboden handelingen)

In het Keurbesluit vrijstellingen (zie [toelichting paragraaf 2.3.2](#)) zijn vrijstellingsbepalingen opgenomen voor steigers en afmeerpalen in wateren binnen stedelijk gebied, steigers en afmeerpalen in wateren buiten stedelijk gebied, steigers en afmeerpalen langs groene oeverzones en het ligplaats nemen (meren en ankeren). Daarnaast zijn in de Beleidsregel keurvergunningen (zie [toelichting paragraaf 2.3.3](#)) vergunningsregels opgenomen voor steigers.

2.3.2 Keurbesluit vrijstellingen

Het aanvragen van vergunningen brengt veel administratieve lasten met zich mee voor burgers en bedrijven. Het waterschap wil die lasten zo klein mogelijk maken. In de Keur staat daarom een bepaling, in artikel 3.16, waarmee het dagelijkse bestuur van het waterschap de mogelijkheid krijgt om bepaalde activiteiten vrij te stellen van de vergunningplicht en voor die activiteiten voorwaarden en voorschriften vast te stellen. Het Keurbesluit Vrijstellingen is de uitwerking van dit artikel. Het Keurbesluit heeft alleen betrekking op de verboden in hoofdstuk 3 van de Keur.

In het Keurbesluit heeft het waterschap beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan, zonder dat een Keurvergunning nodig is. Dit scheelt administratief werk voor burgers en bedrijven. In veel gevallen geldt wel een meldplicht. Daarmee kan het waterschap inzicht houden in het aantal en de omvang van deze activiteiten.

Voor activiteiten die volgens de Keur verboden zijn en die niet voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling, kunnen initiatiefnemers een vergunning aanvragen bij het waterschap (zie [toelichting paragraaf 2.3.3](#)). Met een vergunning kan het waterschap toestemming verlenen om een activiteit uit te voeren ondanks een algemeen verbod (of: na te laten, ondanks een algemeen gebod).

Steigers en afmeerpalen in wateren in stedelijk gebied

In artikel 5.1 lid 1 van het Keurbesluit is opgenomen dat onder voorwaarden geen watervergunning is vereist voor het maken, hebben, wijzigen en verwijderen van steigers en afmeerpalen in wateren binnen stedelijk gebied. Steigers mogen in principe nooit breder zijn dan 1,2 m, omdat de ruimte onder de steigers bereikbaar moet zijn en blijven voor maai-, bagger- en ander onderhoud, en voor inspectie. Steigers mogen ook niet op meer palen in het water rusten dan nodig is om de constructie te kunnen dragen, en er moet een onderlinge afstand van tenminste 3,0 m zijn. Reden voor deze voorwaarden is het zo min mogelijk beperken van de doorstroming. Daarnaast zijn de voorwaarden bedoeld om water en oevers en de ruimte onder en achter het werk, zoveel mogelijk toegankelijk te houden voor onderhoud en voor de bestrijding van calamiteiten, ook met behulp van vaartuigen. Bovendien beschouwt het waterschap een groter aantal palen als demping.

Ook mogen steigers niet geheel of gedeeltelijk in de vaarstrook of een rode of groene oeverzone liggen en niet geheel of gedeeltelijk in de middenstrook van primaire wateren.

Planspecifiek (steigers en afmeerpalen in stedelijk gebied)

Aangezien de oevers langs het volledige plangebied blijkens de kaart 'KRW-oppervlaktewaterlichaam en Natura 2000-gebieden' aangewezen zijn als groene oeverzone is het niet mogelijk om voor steigers gebruik te maken van deze vrijstellingsbepaling in het plangebied. Afmeerpalen zijn wel mogelijk.

Steigers en afmeerpalen in wateren buiten stedelijk gebied

In artikel 5.1 lid 2 van het Keurbesluit is opgenomen dat onder voorwaarden geen watervergunning vereist is vereist voor het maken, hebben, wijzigen en verwijderen van steigers en afmeerpalen in wateren buiten stedelijk gebied. Buiten stedelijk gebied koppelt AGV het toestaan van steigers en afmeerpalen aan bebouwde oeverpercelen. Door het toestaan van een steiger en/of 2 afmeerpalen per oeverperceel met woonbebouwing, is er een goed evenwicht tussen de wensen van aanwonenden om een afmeermogelijkheid te hebben, en de noodzaak van het openhouden van het water voor de doorstroming en het onderhoud. Binnen stedelijk gebied is vaak sprake van aaneengesloten bebouwing op de kant, zodat de voor het watersysteem gewenste beperking van steigers en afmeerpalen niet gekoppeld kan worden aan bebouwde oeverpercelen.

Indien de beoogde steiger in afwijking van lid 1 toch in een groene oeverzone ligt, mag (op basis van artikel 5.1 lid 2 sub d derde bullit) gebruik worden gemaakt van een open type steiger zoals aangegeven in bijlage 1 van het Keurbesluit vrijstellingen.

Planspecifiek (steigers en afmeerpalen buiten stedelijk gebied)

Vanwege de bepaling in lid 2 sub d van het Keurbesluit is er buiten stedelijk gebied wel de mogelijkheid om onder voorwaarden langs groene oeverzones steigers te kunnen realiseren. Tevens is geen watervergunning vereist voor het hebben en verwijderen van steigers en afmeerpalen in wateren langs groene oeverzones, voor zover:

- a. de steigers of afmeerpalen tussen 9 maart 2006 en 1 december 2011 zijn aangebracht in overeenstemming met de destijds geldende regelgeving; en
- b. de steigers of afmeerpalen aan een oever zijn gelegen die op grond van de Oeverzoneringskaarten, vastgesteld door het Algemeen Bestuur van AGV op 9 maart 2006, als bruine oever werd aangemerkt.

Ligplaats nemen (meren en ankeren) algemeen

In artikel 5.2 lid 1 van het Keurbesluit is opgenomen dat geen watervergunning is vereist voor het ligplaats nemen in wateren met een (woon)schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting, voor zover:

- het (woon)schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting niet geheel of gedeeltelijk in de middenstrook van primaire wateren ligt; en,
- er minimaal 0,3 m afstand is tussen de onderkant van het (woon)schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting en de waterbodem; en,
- dit gebeurt met gebruikmaking van een krachtens de Keur toegestane afmeervoorziening, indien men wenst af te meren in een groene oeverzone; en
- de bij het ligplaats nemen aan te brengen loopplanken gezamenlijk een aaneengesloten breedte van maximaal 2,0 m hebben.

Ligplaats nemen (meren en ankeren) buiten stedelijk gebied

Voor het ligplaats nemen buiten stedelijk gebied is nog een nadere uitleg opgenomen in artikel 5.2 lid 2 van het Keurbesluit. In dit lid staat aanvullend op lid 1 dat geen watervergunning is vereist voor het ligplaats nemen in wateren buiten stedelijk gebied, met dien verstande dat:

- slechts sprake is van 1 drijvende inrichting per oeverperceel met woonbebouwing óf per woonschip; en daarbij
- slechts sprake is van óf 1 schip, eventueel inclusief daarbij behorende boatsaver), óf 1 drijvend voorwerp per oeverperceel met woonbebouwing of per woonschip; en
- niet geheel of gedeeltelijk in het leggerprofiel van primaire wateren wordt afgemeerd; en
- de drijvende inrichting en het drijvende voorwerp elk afzonderlijk niet meer dan 6,0 m lang en 1,2 m breed zijn.

De beperking van maximaal één drijvende inrichting, plus één schip of drijvend voorwerp per oeverperceel geldt niet wanneer er langs het betreffende oeverperceel (legaal) meerdere woonschepen liggen. In dat geval mag langs ieder woonschip zonder vergunning één drijvende inrichting, plus één schip of drijvend voorwerp zoals een onderhoudsvlonder of terras, afgemeerd liggen. Het voorwerp of de inrichting mag niet groter zijn dan 6,0 m bij 1,2 m.

In artikel 5.2 lid 3 is opgenomen dat geen watervergunning is vereist voor het ligplaats nemen in wateren buiten stedelijk gebied, voor zover wordt voldaan aan de vereisten van lid 1 van dit artikel en de ligplaats zich bevindt binnen een jachthaven of een openbare aanlegplaats. Openbare aanlegplaatsen zijn aanlegplaatsen die door of in opdracht van de bevoegde autoriteit zijn aangelegd en die op grond van de scheepvaartverkeersregelgeving als zodanig zijn aangewezen.

Artikel 5.2 is niet van toepassing op het ligplaats nemen met schepen en drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen langs onbeschoeide oevers van waterkerende dijklichamen.

Planspecifiek (ligplaats nemen)

Het is onder voorwaarden mogelijk om vrijstelling te krijgen om ligplaats te nemen: het vaartuig moet in ieder geval niet geheel of gedeeltelijk in de middenstrook van primaire wateren liggen. Tevens moet het ligplaats nemen in het plangebied gebeuren met gebruikmaking van een krachtens de Keur toegestane afmeervoorziening, omdat langs de hele oever van de Vecht sprake is van een groene oeverzone.

Indien sprake is van openbare passantenligplaatsen buiten stedelijk gebied is geen watervergunning vereist op basis van de keur.

2.3.3 Beleidsregel keurvergunningen

Het waterschap beoordeelt de vergunningaanvraag en bepaalt de vergunningsvoorwaarden met behulp van de Beleidsregels Keurvergunningen. Bij de afweging is het uitgangspunt dat het beschermingsniveau niet in gevaar mag komen door de activiteit. Veiligheid gaat altijd voor. Soms zijn activiteiten niet direct schadelijk voor het watersysteem, maar wel hinderlijk voor bijvoorbeeld het onderhoud. In die gevallen wil AGV het maatschappelijk belang van de activiteit meewegen bij de beslissing om al dan niet een vergunning te verlenen. Een aantal beleidsregels bevat daarom de voorwaarde dat 'de aanvrager moet aantonen dat de activiteit een maatschappelijk belang dient', vaak in combinatie met 'dat er geen acceptabele alternatieven zijn'. Bij een vergunning levert AGV voorschriften over de manier waarop de aanvrager de activiteit moet uitvoeren.

Beleidsregels voor werken in en nabij wateren

Beleidsregel 1: algemene voorwaarden voor werken in of nabij wateren

Het bestuur kan onder voorwaarden vergunning verlenen voor de aanleg van (kunst)werken in wateren. De belangrijkste algemene voorwaarden die relevant zijn voor het plangebied zijn:

- de vaarfunctie mag niet worden gehinderd;
- de schade aan de ecologische waarde door de aanleg van kunstwerken in een groene oeverzone wordt volledig gecompenseerd waarbij:
 1. de verminderde oeverlengte wordt hersteld tot de oorspronkelijke oeverlengte;
 2. de vorm van de nieuw aan te leggen oever is minimaal gelijk aan de oorspronkelijke oever;
 3. de compensatie vindt plaats in hetzelfde oppervlaktewaterlichaam.
- bij de aanleg van kunstwerken in een groene oeverzone geeft de aanvrager een overzicht van de huidige begroeiing;
- de aanvrager toont aan dat de stabiliteit van oever en bodem in stand blijft;
- indien het werk geplaatst wordt in of binnen een afstand van 75 m van een bocht van wateren dan toont de aanvrager aan dat het werk buiten de bochtverbreding geplaatst wordt. De aanvrager berekent de bochtverbreding zoals gedefinieerd in Richtlijnen Vaarwegen (RVW,2005) en

Beleidsregel 5: steigers

Beleidsregel 5 bevat voorwaarden voor de aanleg of het wijzigen van steigers.

Planspecifiek (beleidsregels voor werken in en nabij wateren)

Voor 'normale' toepassingen hebben steigers meestal geen vergunning nodig als ze voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling (Keurbesluit). Soms voldoen ze niet aan die voorwaarden, bijvoorbeeld als een aanvrager een grotere steiger wil aanleggen bij een appartementencomplex of vanwege toegankelijkheid voor rolstoelen. Dit zijn voorbeelden van uitzonderlijke situaties. Een steiger mag uiteraard geen belemmering vormen voor de doorstroming. De aanvrager moet dan ook onderhoud uitvoeren onder de steiger om te zorgen dat de bodem daar niet dichtgroeit of slibt.

Steigers zijn niet overal toegestaan. In de zogenaamde 'rode oeverzones' en in de middenstrook of vaarstrook mogen steigers niet worden geplaatst, omdat ze daar hinder opleveren voor het vaarverkeer. Datzelfde geldt ook voor steigers in groene oeverzones. Dit zijn oevers met een natuurfunctie (vanuit

Natura 2000 of Europese Kaderrichtlijn Water). Een steiger is hier niet wenselijk, maar soms mogelijk met afdoende compenserende maatregelen, zoals beschreven bij beleidsregel 1.

Steigers moeten bovendien 25 m afstand houden van bemalingsobjecten (en bij bepaalde typen wateren zelfs 50 m). Dit is nodig omdat schepen die afmeren bij de steiger hinder kunnen veroorzaken voor de bemaling als ze er te dicht bij liggen. Ook moeten steigers minstens 3,0 m uit elkaar liggen, omdat het onderhoud van de watergang anders lastig wordt.

Een steiger buiten stedelijk gebied kan alleen vergund worden als deze gelegen is aan een bebouwd oeverperceel. Percelen die van het water gescheiden worden door een openbare weg zijn geen oeverpercelen. Het vereiste van een bebouwd oeverperceel geldt niet wanneer sprake is van maatschappelijk belang, omdat anders sprake zou zijn van tegenstrijdige vereisten.

2.3.4 Verkeersbesluit Vaarwegen AGV-1 2016

Het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht heeft voor (gedeelten van) de vaarwegen, waarvoor het door de provincie als nautisch beheerder is aangewezen, een algemene regeling getroffen voor het nemen van ligplaats als ook het vastleggen van de maximaal toegestane afmetingen van vaartuigen. Dit verkeersbesluit dient ter bescherming van:

- a. de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer
- b. de instandhouding van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- c. het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen
- d. schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin scheepvaartwegen zijn gelegen.

In Verkeersbesluit AGV-1 staat per water of delen ervan

- de breedte van de minimaal vrij te houden vaarstrook;
- de maximale diepgang, lengte en breedte van schepen;
- de ligging van de oevers waarlangs het verboden is om zonder vergunning ligplaats te nemen, te meren of te ankeren met een schip, drijvend voorwerp of een drijvende inrichting.

Breedte vaarstrook

Voor de meeste wateren is gekozen voor een krap profiel als uitgangspunt voor de breedte van de vaarstrook. (zie Richtlijnen Vaarwegen 2011, RWS). Zo is er ruimte genoeg voor de beroepsvaart en recreatievaart. Voor de situatie in Vreeland is gekozen voor het formaliseren van de praktijksituatie. De Vecht is ter plekke zo smal dat maatgevende schepen (beroepsvaart) elkaar niet kunnen passeren. Hier is voor een kort traject een enkelstrooks profiel gekozen. Bij het bepalen van de vrij te houden vaarstrook wordt uitgegaan van de as van de watergang tenzij anders bepaald.

Voor de rivier de Vecht in de gemeente Stichtse Vecht geldt van noord naar zuid gezien de volgende minimaal vrij te houden vaarstrook:

Naam vaarweg	Minimaal vrij te houden vaarstrook (m)
Vecht (Muiden - Sluis 't Hemeltje)	21,0
Vecht (Sluis 't Hemeltje - Mijndense Sluis, uitgezonderd Vecht bij Vreeland)	17,0
Vecht bij Vreeland (Korenmolen De Ruiters - Van Leerbrug)	13,0
Vecht (Mijndense Sluis - Weerdsuis)	17,0
Kunstwerk Vechtsluis bij Maarssen (verbinding met Amsterdam Rijnkanaal)	6,5

Ligplaats nemen

Artikel 2 betreft een nadere invulling van artikel 7.02 uit het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Het is verboden zonder ontheffing van het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht ligplaats te nemen, te meren of te ankeren met een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting:

- meer dan 6,0 m uit de waterkant van vaarwegen of (lid 1);
- binnen de vaarstrook of een gedeelte daarvan (lid 2);
- langs de op de kaart aangegeven rode oeverzones (lid 3).

De wachtligplaatsen bij bruggen en sluizen kunnen in of nabij een rode oeverzone liggen. Uiteraard is het toegestaan om daar voor een korte periode ligplaats te nemen of te meren om te wachten tot de eerst volgende brug- of sluisbediening.

De ligging van de rode oeverzones is aangegeven op de kaart. Bij deze oevers bestaan nautische bezwaren tegen het ligplaats nemen, meren of ankeren. Dit kan zijn omdat het bijvoorbeeld een onoverzichtelijke situatie bij een bocht en bij bruggen en sluizen (engten) is.

De lengte van de rode zones bij engten is gelijk aan twee keer de maximale lengte van de schepen voor dit deel van de vaarweg. Hiermee geeft het hoogheemraadschap een nadere invulling aan de genoemde engten bij bruggen en sluizen zoals aangegeven in het Binnenvaartpolitiereglement. Daar waar de rode lijn 'in het water' is getekend mag er ligplaats genomen worden tussen de rode lijn en de dichtstbijzijnde oever.

Bij een aantal bruggen en sluizen ontbreken plaatselijk enkele rode oeverzones. Hier zijn ondanks de nabijheid van een enge nautisch gezien toch ligplaatsen mogelijk.

Ontheffingsmogelijkheden

Ontheffing van het verbod om af te meren buiten 6,0 m (lid 1) uit de oever en ligplaats nemen langs rode zones (lid 3) is mogelijk. Van het verbod om binnen de vaarstrook of een gedeelte daarvan ligplaats te nemen, te meren of te ankeren in (lid 2) kan slechts ontheffing worden verleend voor tijdelijke activiteiten (zie [toelichting paragraaf 2.3.5](#)).

Planspecifiek

De rode oeverzones zijn in het bestemmingsplan overgenomen en ter plaatse is het verboden om ligplaats te nemen. De breedte van de vaarstrook is eveneens in de regels van het bestemmingsplan overgenomen.

2.3.5 Beleidsregel voor nautische vergunningen

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is op een aantal wateren aangewezen als nautisch beheerder. Het nautisch beheer betreft de zorg voor veilig en vlot scheepvaartverkeer. Deze werkzaamheden betreffen onder meer:

- Het zorgen voor voldoende brede vaarstroken,
- Het beoordelen van de veilige afmetingen (diepte, breedte en lengte) van schepen ten opzichte van het te bevaren water,
- Het controleren van het gebruik van openbare aanlegplaatsen,
- Het zorgen voor markeringen, betonningen e.d.
- Het beperken van de schade aan oevers en waterkeringen door scheepvaart en
- Het beperken van de schade aan landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden door scheepvaart

Ter regulering van bovenstaande gelden er regels, die zijn vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement en de Verkeersbesluiten. Van de verboden in de Verkeersbesluiten en een aantal verboden uit het BPR kan ontheffing worden verleend. Voor de beoordeling hiervan zijn in deze beleidsregel vergunningsvoorwaarden opgesteld.

Voordat een vergunning verleend kan worden, moet in ieder geval aan de volgende algemene voorwaarden (= beleidsregel 1) voldaan worden:

- a. de aanvrager toont desgevraagd aan dat de te vergunnen handeling het scheepvaartverkeer niet onnodig ophoudt en
- b. de aanvrager toont desgevraagd aan dat het scheepvaartverkeer niet in gevaar wordt gebracht en
- c. de aanvrager toont desgevraagd aan dat er geen schade wordt veroorzaakt aan de oevers, waterkeringen of werken gelegen in of over de vaarweg en
- d. de aanvrager toont desgevraagd aan dat geen schade wordt veroorzaakt aan de natuurwetenschappelijke waarden van het gebied waarin de vaarweg ligt.

Beleidsregel ligplaats nemen

Deze beleidsregel vormt het afwegingskader om toestemming te kunnen geven voor ligplaats nemen, meren of ankeren met een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting. Deze beleidsregels zijn van toepassing op vergunningsaanvragen die betrekking hebben op het verbodsartikel 2 uit het Verkeersbesluit AGV-1.

Beleidsregel 3

In deze beleidsregel zijn vergunningsvoorwaarden opgenomen voor het ligplaats nemen, meren of ankeren van schepen, drijvende inrichtingen en voorwerpen in de vaarstrook of langs rode oeverzones:

- a. Het bestuur kan onder de volgende voorwaarden vergunning verlenen voor tijdelijk ligplaats nemen, meren of ankeren van schepen, drijvende inrichtingen en voorwerpen:
 1. De aanvrager voldoet aan beleidsregel 1 en
 2. de aanvrager toont desgevraagd aan dat het ligplaats nemen, meren of ankeren ter plaatse noodzakelijk is en
 3. de tijdelijke ligplaats, het meren of ankeren wordt niet langer gebruikt dan nodig met een maximum van 6 maanden per jaar en
 4. de afmetingen van het schip, de drijvende inrichting en/of het voorwerp zijn niet groter dan strikt noodzakelijk en
 5. De tijdelijke ligplaats is nodig voor onderhoud aan werken of wateren.
- b. Het bestuur kan onder de volgende voorwaarden vergunning verlenen voor ligplaats nemen, meren of ankeren van schepen, drijvende inrichtingen en voorwerpen:
 1. de aanvrager voldoet aan beleidsregel 1 en

2. de schepen, drijvende inrichtingen en voorwerpen liggen niet (gedeeltelijk) in de vrij te houden vaarstrook en
3. de schepen, drijvende inrichtingen of voorwerpen liggen parallel aan de lenterichting van de vaarstrook en
4. in het geval er sprake is van een remmingwerk dan wordt er ligplaats genomen tussen het werk en de dichtstbijzijnde oever en
5. indien er sprake is van een brug met zijdoorgangen wordt er ligplaats genomen buiten een strook met een breedte gelijk aan de zijdoorgang en een lengte van 20,0 m vanaf de buitenzijde van het landhoofd aan weerszijde van de brug. De richting van deze strook is gelijk aan die van de vaarstrook.

Beleidsregel 4

In deze beleidsregel zijn vergunningsvoorwaarden opgenomen voor het ligplaats nemen, meren of ankeren meer dan 6,0 m uit de waterkant:

- De aanvrager voldoet aan beleidsregel 1 en
- De aanvrager toont desgevraagd aan dat het ligplaats nemen, meren of ankeren ter plaatse noodzakelijk is.

De regels voor ligplaats nemen, meren en ankeren uit het Verkeersbesluit AGV-1 zijn strikt. De breedte van de vaarstrook is afgestemd op het gebruik van de wateren door beroeps- en recreatievaart. De rode oevers zijn aangegeven op die plaatsen waar ligplaats nemen, meren en ankeren een potentieel probleem veroorzaakt voor vlot en vooral veilig scheepvaartverkeer bij smalle doorgangen zoals bij bruggen en sluisen. De aangelegde wachtligplaatsen kunnen uiteraard wel gebruikt worden om ligplaats te nemen, meren of ankeren om te wachten tot de eerstvolgende brug of sluisbediening.

Naast deze wachtligplaatsen zijn er onder de genoemde voorwaarden tijdelijke en permanente ligplaatsen mogelijk. Het vaartuig moet in de lengterichting afgemeerd worden omdat bij haakse ligging te veel vaarmanoeuvres nodig zijn. Dit verstoort het andere vaarverkeer bij het passeren van een brug of sluis.

Achter een remmingwerk achten het waterschap het mogelijk om veilig een ligplaats te nemen, aangezien het overige vaarverkeer geen gebruik maakt van dit deel van de vaarweg. De zijdoorgangen van een beweegbare brug worden gebruikt door de pleziervaart. Door deze zijdoorgangen bevaarbaar te houden, blijft het aantal brugopeningen beperkt. Wanneer ligplaats genomen wordt vlak voor of in de nabijheid van de zijdoorgang neemt de veiligheid af.

Planspecifiek

De rode oeverzones zijn in het bestemmingsplan overgenomen en ter plaatse is het verboden om ligplaats te nemen. De breedte van de vaarstrook volgt uit de tabel in [toelichting paragraaf 2.3.4](#).

2.3.6 Verkeersbesluit openbare aanlegvoorzieningen regio Vecht

Het Verkeersbesluit openbare aanlegvoorzieningen regio Vecht is per 9 februari 2009 gewijzigd in werking getreden. Naast een aantal correcties is er tevens een verbod opgenomen om binnen 72 uur na vertrek van een 3 x 24 uur zone (passantenligplaats genoemd in dit bestemmingsplan), opnieuw op diezelfde afmeervoorziening af te meren.

Op navolgende afbeelding is de kaart behorende bij het verkeersbesluit weergegeven. Het betreft aanlegplaatsen, wachtplaatsen, aftuigplaatsen en plaatsen voor kano's die door middel van verkeerstekens zijn aangegeven opdat daar tijdelijk kan worden afgemeerd voor recreatieve doeleinden danwel ten behoeve van brug- of sluisbediening. In het kader van voorliggend bestemmingsplan zijn alleen de aanlegplaatsen (3 x 24 uur passenligplaatsen) relevant.



- ↓ Aanlegplaats
- K Kano
- T Wachplaats
- T Aftuigplaats

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Ligplaatsensvisie Stichtse Vecht: Goed geregeld, blijvend genieten

De Vecht vormt een uniek cultuurhistorisch en natuurlijk lint. Daarvan willen veel mensen genieten op en aan het water. Dat past bij de ambities van de gemeente Stichtse Vecht die graag haar kwaliteiten wil delen met bewoners en bezoekers. Maar om dat te kunnen blijven doen is een eenduidig beleid noodzakelijk, dat mogelijkheden creëert waar dat kan en wildgroei voorkomt waar dat moet. Er komen daarmee niet meer ligplaatsen en boten, het wordt vooral beter.

Het college van burgemeester en wethouders heeft daarom op 22 februari 2016 de concept ligplaatsensvisie vastgesteld. Het ligplaatsenbeleid heeft een aantal doelstellingen:

- a. De gemeente wil meer toeristen via het water naar haar dorpen en voorzieningen trekken en de verblijfstijd van deze toeristen verlengen. Zij wil inzetten op passend kwaliteitstoerisme. Daardoor zullen de bestedingen van de toeristen stijgen en neemt het draagvlak voor lokale voorzieningen toe.
- b. De gemeente wil het karakter van de Vecht beschermen en versterken door het duurzaam te gebruiken en beter te organiseren.
- c. De gemeente wil meer initiatieven kunnen accommoderen waarbij met kleine groepen over de Vecht gevaren wordt. Daarbij wordt gestreefd naar een gevarieerd en passend aanbod voor verschillende doelgroepen. Hiermee worden kansen geboden aan bedrijven en worden bestedingen gestimuleerd
- d. De gemeente Stichtse Vecht wil bewoners op enkele locaties waar mogelijk een passende ligplaats bieden in de eigen woonomgeving, zodat de bewoners nog meer dan nu profiteren van de ligging aan de rivier de Vecht.
- e. De gemeente wil duidelijkheid scheppen voor bewoners en ondernemers en belangengroepen over welke soorten ligplaatsen waar al dan niet gewenst zijn, om daarmee misverstanden en eventuele ongewenst gebruik te kunnen handhaven.
- f. De gemeente wil een eenduidig beleid vastleggen voor haar gehele grondgebied, dit afstemmen met de waterwegbeheerders en dit vertalen in alle relevante juridische documenten.

De ligplaatsensvisie beperkt zich tot de ligplaatsen binnen de gemeente Stichtse Vecht, op of direct aan de rivier de Vecht. De havens aan de Scheendijk en aan de oostzijde van Loenen vormen belangrijke watersportconcentraties maar zijn sterk gerelateerd aan de Loosdrechtse Plassen en vrijwel allemaal gelegen in jachthavens. Ligplaatsen voor woonschepen en historische schepen kennen een geheel eigen beleid en zijn verankerd in bestemmingsplannen als specifieke gebruiksvorm. Deze vallen buiten de scope van de ligplaatsensvisie.

Ten behoeve de ligplaatsensvisie is een inventarisatie gemaakt van bestaand gebruik, bestaande voorzieningen, mogelijkheden en beperkingen. Doel van de inventarisatie is om een algemeen beeld te schetsen van de situatie qua ligplaatsen op de Vecht. Het beleid kent de volgende soorten ligplaatsen:

- Bewonersligplaatsen buiten bebouwde kom;
- Bewonersligplaatsen binnen bebouwde kom;
- Kadeligplaatsen (voor bewoners);
- Passantenligplaatsen met oeververbinding/ zonder oeververbinding;
- Bezoekersligplaatsen bij horeca, attracties (o.a. streekproducten) of verblijfsaccommodaties;
- Halteligplaatsen passagiersvaartschepen;
- Opstapligplaatsen passagiersvaartschepen;
- Vaste ligplaatsen passagiersvaartschepen;

Het ligplaatsenbeleid beoogt een optimalisatie van het gebruik van de Vecht voor bewoners en bezoekers. Het moet ruimte scheppen voor passende initiatieven van de passagiersvaart en ruimte laten voor bezoekers per boot voor een dagtocht of meerdaags verblijf. Het ligplaatsbeleid moet bewoners waar mogelijk de ruimte geven met een eigen ligplaats gebruik te maken van de rivier om daarmee het woonklimaat te versterken. Een heldere regeling moet ruimte scheppen voor initiatieven en het bestaand gebruik organiseren. Dit alles binnen de randvoorwaarden die nautische veiligheid, waterkwaliteit, landschap, cultuurhistorie, leefbaarheid en natuur hieraan stellen. Waar mogelijk worden investeringen en aanpassingen gecombineerd met oeverwerken en onderhoud. De verdeling van verantwoordelijkheid is helder. De overheid verzorgt de openbare gebieden en bedrijven en particulieren zijn zelf verantwoordelijk voor instandhouding en bruikbaarheid van door hen aangebrachte voorzieningen.

Planspecifiek

De ligplaatsenvisie en de bijbehorende inventarisatie vanaf het water van het bestaand gebruik dient als basis voor onderhavig bestemmingsplan dat de juridische verankering vormt van ligplaatsen voor niet-woonschepen. Woonschepenligplaatsen, jachthavens en historische schepen maken geen onderdeel van het nieuwe ligplaatsenbeleid. Omdat echter de hele loop van de rivier de Vecht in de gemeente Stichtse Vecht tot het plangebied behoort, zijn de geldende planologische rechten voor eventueel aanwezige woonschepenligplaatsen, jachthavens en historische schepen wel vrijwel 1-op-1 overgenomen in dit bestemmingsplan.

3 Milieu- & omgevingsaspecten

De uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan moet ingevolge de Wet ruimtelijke ordening (Wro) aangetoond worden (artikel 3.1 lid 3 van de Wro). Daaronder valt zowel de onderzoeksverplichting naar verschillende ruimtelijk relevante aspecten (geluid, bodem, etc.) als ook de economische uitvoerbaarheid van het plan. Zoals uit hoofdstuk 3 is gebleken is het voorliggende bestemmingsplan overwegend conserverend van aard. Derhalve is in veel gevallen geen nader onderzoek noodzakelijk.

3.1 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Naast de Wet milieubeheer is het Besluit m.e.r. belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

- a. het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig;
- b. het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D. Het besluit moet eerst worden beoordeeld om na te gaan of er sprake is van m.e.r.-plicht: het besluit is dan m.e.r.-beoordelingsplichtig. Voor een plan in kolom 3 'plannen' geldt geen m.e.r.-beoordelingsplicht, maar direct een (plan-)m.e.r.-plicht;
- c. het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D: er dient in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld te worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd;
- d. de activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit worden niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht.

Planspecifiek

In het bestemmingsplan worden onder voorwaarden extra ligplaatsen toegelaten. De ontwikkelingen, die het plan toelaat bevat activiteiten, die genoemd worden in onderdeel D van de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage. De aanleg, wijziging of uitbreiding van jachthavens met 100 ligplaatsen of meer valt onder onderdeel D.10. In onderhavig bestemmingsplan worden slechts beperkt extra ligplaatsen mogelijk gemaakt en ook nog eens verspreid over de hele loop van de rivier de Vecht in de gemeente Stichtse Vecht. Het gaat in de eerste plaats vooral om het reguleren van al bestaande ligplaatsen. Het aantal nieuwe ligplaatsen blijft onder de drempelwaarde, die in het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen. Er geldt geen verplichting om een m.e.r. beoordeling uit te voeren. In de volgende hoofdstukken van de toelichting wordt het effect van het plan voldoende beschreven.

3.2 Milieu

3.2.1 Bodem

In het kader van een bestemmingsplan moet aangetoond worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet Bodembescherming. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Bij herinrichtingssituaties is doorgaans een bodemonderzoek noodzakelijk in het kader van de Woningwet. Bij een bestemmingswijziging is een bodemonderzoek slechts noodzakelijk, indien de bestemmingswijziging tevens een wijziging naar een strenger bodemgebruik inhoudt. Bij een bestemmingswijziging die een gelijkblijvend of minder streng bodemgebruik oplevert, is de bodemkwaliteit in het kader van de bestemmingswijziging niet relevant en is bodemonderzoek niet noodzakelijk.

Voor bodemgebruik wordt uitgegaan van acht verschillende bodemfuncties:

1. landbouw;
2. moestuin/volkstuin;
3. wonen met tuin;
4. kinderspeelplaatsen;
5. natuurgebieden;
6. groen met natuurwaarden;
7. industrie en ander groen;
8. bebouwing en infrastructuur.

In het kader van de Wet bodembescherming worden de acht bodemfuncties in het Besluit Bodemkwaliteit onderscheiden in drie bodemklassen:

- klasse landbouw en natuur (1, 2 en 5);
- klasse wonen (3, 4 en 6);
- klasse industrie/bedrijven (7 en 8).

Wanneer onderzoek noodzakelijk is wordt in eerste instantie volstaan met een historisch vooronderzoek. De NVN-5725 (Bodem - Leidraad voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend, oriënterend en nader onderzoek) van het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) vormt de leidraad voor het historisch onderzoek. Wanneer uit het vooronderzoek blijkt dat op grond van de resultaten een verontreiniging te verwachten is, dient een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 (Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek - Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond) van het NNI te worden uitgevoerd.

De kwaliteit van verontreinigde bodem moet ten behoeve van de realisatie van een nieuwe bestemming voldoen aan de doelstellingen uit de Beleidsvernieuwing Bodemsanering (BEVER). Uitgangspunt is dat functioneel wordt omgegaan met eventueel aanwezige verontreinigingen. Tevens introduceerde de commissie Welschen in het begin van de jaren negentig het begrip "actief bodembeheer". Het doel hiervan is om op verstandige, doelmatige wijze om te gaan met de structurele aanwezigheid van bodemverontreiniging.

Planspecifiek

Binnen het plangebied vinden geen ingrepen aan de bodem plaats. Het betreft ligplaatsen op het water. Daarmee blijven de bodemfuncties vergelijkbaar als in de geldende bestemmingsplannen. Een onderzoek naar de bodemgesteldheid is derhalve niet noodzakelijk.

3.2.2 Geluid

De mate waarin het geluid, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De kern van de wet is dat geluidsgevoelige objecten worden beschermd tegen geluidhinder uit de omgeving. In de Wgh worden de volgende objecten beschermd (artikel 1 Wgh):

- woningen;
- geluidsgevoelige terreinen (terreinen die behoren bij andere gezondheidszorggebouwen dan categorale en academische ziekenhuizen, verpleeghuizen, woonwagendplaatsen);
- andere geluidsgevoelige gebouwen, waaronder onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, andere gezondheidszorggebouwen dan ziekenhuizen en verpleeghuizen die zijn aangegeven in artikel 1.2 van het Besluit geluidhinder (Bgh):
 - verzorgingstehuizen;
 - psychiatrische inrichtingen;
 - medisch centra;
 - poliklinieken;
 - medische kleuterdagverblijven.

Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Verder gaat deze wet onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen en geluidbelastingkaarten en actieplannen.

Planspecifiek

Onderhavig bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen bij recht mogelijk; ligplaatsen zijn immers geen geluidgevoelige bestemmingen. Nader onderzoek naar geluid is in het kader van dit bestemmingsplan daarom niet noodzakelijk.

3.2.3 Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer gaat paragraaf 5.2 over luchtkwaliteit. Deze paragraaf vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en staat ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekende mate' precies inhoudt, staat in een de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 % bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) een 'betekend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 % bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de Regeling 'niet in betekende mate bijdragen'.

Een belangrijk onderdeel voor de verbetering van de luchtkwaliteit is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit NSL, dat sinds 1 augustus 2009 in werking is, werken het Rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Met het Besluit wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale- en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2), in het bijzonder kinderen, ouderen en zieken. Indien een project betrekking heeft op een gevoelige bestemming en geheel of gedeeltelijk is gelegen op een afstand van 300 m aan weerszijden van rijkswegen en 50 m langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een gevoelige bestemming niet toenemen als overschrijding van de grenswaarden voor PM10 of NO2 dreigt/plaatsvindt. Daarnaast mag niet onvermeld blijven, dat per 1 januari 2015 de grenswaarde voor PM2,5 in werking is getreden.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming:

- scholen;
- kinderdagverblijven;
- verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten.

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan moeten er twee aspecten in beeld gebracht worden:

- Ten eerste of de luchtkwaliteit de nieuwe functie toelaat;
- Ten tweede moet bekeken worden of het plan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' verslechtert. Indien het plan wel 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, kan het plan alsnog gerealiseerd worden.

Planspecifiek

Het betreft, naast bezoekersligplaatsen, voornamelijk bewonersligplaatsen op de Vecht ten behoeve van particuliere woningen. Dit levert geen extra voertuigbewegingen op en heeft derhalve geen negatieve invloed op de luchtkwaliteit in het plangebied.

Uit de luchtkwaliteitskaarten van de Omgevingsdienst Regio Utrecht blijkt dat de luchtkwaliteit op de Vecht overal voldoet aan de grenswaarden. Er wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening op dit aspect.

3.2.4 Milieuzonering

Het aspect milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling kan sprake zijn van reeds aanwezige bedrijvigheid en van nieuwe bedrijvigheid. Milieuzonering zorgt er voor dat nieuwe bedrijven een juiste plek in de nabijheid van de gevoelige functie krijgen en dat de (nieuwe) gevoelige functie op een verantwoorde afstand van bedrijven komen te staan. Doel hiervan is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van de bedrijven als ook een goed klimaat voor de gevoelige functie.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie zoals: geluid, geur, gevaar en stof. De mate waarin de milieuaspecten gelden en waaraan de milieucour wordt vastgesteld, is voor elk type bedrijvigheid verschillend. De 'Vereniging van Nederlandse Gemeenten' (VNG) geeft sinds 1986 de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' uit. In deze publicatie is een lijst opgenomen, met daarin de minimale richtafstanden tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. Indien van deze richtafstanden afgeweken wordt dient een nadere motivatie gegeven te worden waarom dat wordt gedaan.

Het belang van milieuzonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'. Het scheiden van milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij gevoelige bestemmingen;
- het bieden van voldoende zekerheid aan de milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld bedrijven) zodat zij de activiteiten duurzaam, en binnen aanvaardbare voorwaarden, kunnen uitoefenen.

Planspecifiek

In de woningen in de buurt van de ligplaatsen voor passanten is een goed woon- en leefklimaat voor omwonenden gegarandeerd doordat er voldoende afstand is ten opzichte van woningen. De VNG-publicatie kent geen bruikbare categorie voor ligplaatsen voor passanten. Bij de beoordeling is de grootste richtafstand van milieucategorie 1 gehanteerd. Hieraan wordt voldaan. De ligplaatsen bij particuliere woningen zijn geen inrichtingen. Daarom zijn er ten opzichte van omringende woningen geen belemmeringen. Deze ligplaatsen zijn geen gevoelige bestemming. Eventuele bedrijven worden dan ook niet belemmerd.

3.2.5 Externe veiligheid

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar

Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, en kinderopvang- en dagverblijven, en grote kantoorgebouwen (>1500 m²). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico (voorheen individueel risico) wordt uitgedrukt in een contour van 10⁻⁶ als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze 10⁻⁶ contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de 10⁻⁵ contour.

Bij groepsrisico is niet een contour bepalend, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Bij groepsrisico wordt gewerkt met een oriëntatiewaarde en niet met een grenswaarde. Hoe meer mensen dicht op de bron zijn bij een bepaalde calamiteit, hoe groter het effect. Het Bevi stelt dat bij elk bestemmingsplan, waar een relevant groepsrisico aanwezig is dit moet worden verantwoord, ook wanneer dit onder de oriëntatiewaarde ligt. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico hoe zwaarder de verantwoording is.

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het PR in acht te nemen en het GR te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

In het Bevt is in artikel 7 te lezen, dat in de toelichting van een bestemmingsplan moet worden ingegaan op de mogelijkheden voor de hulpdiensten om een ramp te bestrijden, voor zover het plangebied gelegen is binnen het invloedsgebied van een weg, spoorweg of binnenwater, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Bij nieuwbouwprojecten moet worden ingegaan op de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een calamiteit voordoet op de transportroute. Een risicoberekening is niet verplicht voor plannen die op meer dan 200 m van de transportroute liggen (artikel 8 Bevt).

Planspecifiek

De ligplaatsen zijn getoetst aan de informatie op de provinciale risicokaart. Op deze kaart staan inrichtingen en locaties die een verhoogd veiligheidsrisico kunnen vormen voor de omgeving. Uit raadpleging van de risicokaart blijkt dat er geen inrichtingen en locaties op de risicokaart staan die een belemmering vormen voor de aangewezen ligplaatsen. Er is uitgegaan van een beperkt aantal ligplaatsen (maximaal 10) per aangewezen locatie en een beperkte duur dat men verblijft op deze locaties. Niet is getoetst is aan het activiteitenbesluit, het vuurwerkbesluit, en het beleid ten aanzien van elektromagnetische straling, omdat, mede gezien de beperkte tijdsduur dat men op een ligplaats verblijft, dit geen relevante risico's oplevert.

3.3 Archeologie

De Nederlandse bodem bevat archeologische waarden. Met de ondertekening van het Europese verdrag van Valletta in 1992 - een verdrag over behoud en beheer van het archeologische erfgoed - hebben de lidstaten zich tot doel gesteld het bodemarchief te beschermen.

Gemeenten zijn sinds 2007 verplicht rekening te houden met archeologische waarden in de bestemmingsplannen. De bescherming van archeologische waarden krijgt gestalte door het opnemen van regels in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van een omgevingsvergunning voor bodemversturende activiteiten in die gebieden die (in potentie) als archeologisch waardevol zijn aangemerkt.

Gemeenten dienen bij bodemingrepen het behoud van archeologische waarden af te wegen tegen andere belangen. Om deze belangenafweging op adequate en verantwoorde wijze te kunnen maken, beschikt gemeente Stichtse Vecht over een archeologische beleidskaart voor haar grondgebied. Deze beleidskaart stelt de gemeente Stichtse Vecht in staat de archeologische waarden binnen het gemeentelijk grondgebied structureel mee te nemen in het ruimtelijke planvormingsproces.

Sinds juli 2016 is de nieuwe Erfgoedwet van kracht; hierin blijven de uitgangspunten uit het Verdrag van Valletta (Malta) van kracht als de basis voor de omgang met de archeologische monumentenzorg. De belangrijkste verandering is de vervanging van de opgravingsvergunning door een wettelijk geregelde certificering. Voor dit bestemmingsplan is met name de betere inkadering in de Erfgoedwet van het archeologische erfgoed in en op waterbodems van belang.

Op de archeologische beleidskaart staan archeologische waarden en archeologische verwachtingszones aangegeven waaraan beleidsregels zijn gekoppeld. In de beleidsregels zijn vrijstellingsgrenzen opgenomen voor de oppervlakte en diepte van de voorgenomen ingreep. Indien een plangebied groter is dan de gestelde oppervlakte-ondergrens en de ingreep dieper gaat dan de diepte-ondergrens, dient archeologisch onderzoek conform de Archeologische MonumentenZorg-cyclus (AMZ-cyclus) te worden uitgevoerd. Voor waterbodems is een aangepaste AMZ-cyclus voor Waterbodems van toepassing.

Planspecifiek

Op de huidige beleidskaart van gemeente Stichtse Vecht is voor de archeologie van waterbodems sprake van hoge archeologische verwachting voor De Vecht. In 2017 vindt herziening plaats van de archeologische beleidskaart. Hierbij is voorgesteld om aan waterbodems die grenzen aan terreinen van Zeer Hoge Archeologische Waarden een hoge archeologische waarde mee te geven; hierin is in principe geen verstoring van de waterbodem toegestaan. Voor de overige trajecten van De Vecht kan de bestaande hoge archeologische verwachting worden gehandhaafd.

Voor gebieden waar geen dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' is opgenomen, geldt wel een wettelijke meldingsplicht indien er sprake is van toevalsvondsten. Onder toevalsvondsten wordt verstaan: vondsten die worden gedaan bij het verrichten van niet-archeologische (graaf- of bagger-)werkzaamheden, waarvan duidelijk is, danwel redelijkerwijs vermoed kan worden dat het een archeologische vondst betreft. De verplichting tot melding geldt conform artikelen 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet.

3.4 Ecologie

Voor ecologie moet er bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening worden gehouden met de flora en fauna (soortbescherming) en met de bescherming van natuurgebieden en natuurverbindingen (gebiedsbescherming). De bescherming van flora en fauna en van aangewezen natuurgebieden (Natura 2000) is geregeld in de Wet natuurbescherming die sinds 1 januari 2017 van kracht is geworden.

Naast de volgens de Wet natuurbescherming aangewezen gebieden kent Nederland nog het Natuurnetwerk Nederland (NNN) (voorheen Ecologische hoofdstructuur (EHS) genoemd).

Soortenbescherming

Het doel van de wet is het beschermen van alle soorten planten- en dieren die in het wild in Nederland voorkomen. De wet gebiedt dat alle in het wild levende dieren en planten in principe met rust worden gelaten, wat is vastgelegd in de algemene zorgplicht.

Aangezien niet alle soorten even zeldzaam zijn, zijn er lijsten opgesteld met soorten die zwaarder zijn beschermd. Hierbij worden de lijsten uit de vogelrichtlijn en de habitatrichtlijn (conventies van Bonn en Bern) gebruikt. Hierbij moeten de beschermingsregimes gevolgd worden die bij deze richtlijnen zijn genoemd en zijn overgenomen in de Wet natuurbescherming.

Daarnaast is er een landelijke lijst opgesteld met soorten die extra bescherming genieten binnen Nederland. Het beschermingsregime van deze soorten wordt nader ingevuld door de Provincie die met de wetwijziging van 1 januari 2017 het bevoegd gezag is geworden.

Gebiedsbescherming

De wet is ook van toepassing op natuurgebieden die door de overheid zijn aangewezen in het kader van de vogelrichtlijn en/of de habitatrichtlijn (de zogenaamde Natura 2000-gebieden). De Habitatrichtlijn richt zich op de bescherming van natuurlijke habitat en leefgebieden van aangewezen planten- en diersoorten. De Vogelrichtlijn richt zich op de bescherming van leefgebied van beschermde vogelsoorten.

Voor activiteiten die een negatieve invloed kunnen hebben op deze gebieden gelden strikte regels. Dergelijke activiteiten worden beoordeeld door het bevoegd gezag (Provincie). Het bevoegd gezag bepaalt of er een vergunning volgens de natuurbeschermingswet aangevraagd moet worden. De vergunningaanvragen worden door de Provincie afgehandeld.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Naast de beschermde gebieden uit de Habitat- en/of Vogelrichtlijn kent Nederland het NNN. De NNN is bedoeld voor het ontwikkelen van ecologische zones tussen verschillende natuurgebieden zodat populaties met elkaar in verbinding blijven en versnippering van natuur wordt tegen gegaan. Het is uiteraard niet wenselijk dat een ontwikkeling een versturende werking heeft op de functie van deze verbindingzones. Deze zones zijn niet beschermd volgens de Natuurbeschermingswet maar worden vastgelegd in de bestemmingsplannen. Deze zijn op hun beurt getoetst aan de provinciale structuurvisie.

Planspecifiek

Huidige situatie

Beschrijving van huidige situatie van plangebied bv afstand EHS, weinig/ veel groen in plangebied

- Welke bestemmingsplannen gelden nu? Wat is daar in geregeld over ligplaatsen?
- Hoeveel ligplaatsen zijn er al?
- hoeveel ligplaatsen kunnen er nog bijkomen?

Inventarisatie gegevens

Welke gegevens zijn beschikbaar? Verbindingszone aangewezen voor?

Ligging ten opzichte van Natura 2000 en NNN. Beschermden soorten?

Nieuwe situatie

Indien er ten opzichte van oude bestemmingsplannen meer ligplaatsen mogelijk zijn moet het NNN wijzer van de Provincie worden gevolgd om te beargumenteren waarom het plan past.

Indien er beschermde soorten verstoord kunnen worden is mogelijk onderzoek nodig?

Welke onderzoeken zijn nodig? Maatregelen? Waar moet rekening mee worden gehouden?

Het kan zijn dat er onderzoek nodig is om het NNN wijzer goed te kunnen doorlopen. Dit moet blijken uit:

- De (ruimtelijke)verschillen tussen het nieuwe plan en de oude plannen.
- De soorten die kunnen voorkomen.
- Het ruimtebeslag van de mogelijke nieuwe ontwikkelingen.
- De mogelijke blokkades die de nieuwe ontwikkelingen kunnen veroorzaken.

4 Juridische planbeschrijving

4.1 Plansystematiek

Onderhavig bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de bebouwing en het gebruik van de gronden binnen het plangebied. Het bestemmingsplan is gericht op zowel het vastleggen van het beleid voor ligplaatsen (niet zijnde woonschepenligplaatsen) alsmede het beheer van de bestaande situatie, waarbij de waardevolle elementen binnen het plangebied van een passende bescherming zijn voorzien. De geldende planologische rechten (zowel qua gebruik als qua bebouwing) zijn daarbij zoveel mogelijk gerespecteerd. Bij het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten.

Gestreefd is naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en planregels. De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer gedetailleerd tot zeer globaal. Omdat onderhavig bestemmingsplan in eerste aanleg vooral is gericht op het vastleggen van het gemeentelijke ligplaatsenbeleid, is een gedetailleerde systematiek gekozen voor de gronden in het plangebied die (vrijwel) allemaal onderdeel uitmaken van de rivier de Vecht. In het kader van de landelijke uniformering en standaardisering voldoet het plan aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012.

In essentie wordt voor het water van de Vecht een nieuwe enkelbestemming opgenomen. Met deze enkelbestemming worden de geldende regelingen voor de Vecht, veelal met de bestemming Water, in één keer voorzien van één uniforme regeling. Naast de bestemming Water had de Vecht in de verschillende bestemmingsplan nog een groot aantal dubbelbestemmingen. Deze dubbelbestemmingen zijn opnieuw opgenomen in dit bestemmingsplan. Daarmee kent dit bestemmingsplan veel verschillende dubbelbestemmingen die hun herkomst hebben uit een groot aantal verschillende plannen.

Voor de oeverzone, de gronden direct naast de Vecht, is een dubbelbestemming opgenomen. Met deze dubbelbestemming wordt de bebouwing voor aanlegvoorzieningen mogelijk gemaakt voorzover deze op land gelegen zijn. Door middel van een administratieve bepaling is geregeld dat de overige bestemmingen uit de vigerende plannen van toepassing blijven naast deze nieuwe dubbelbestemming.

4.2 Opzet van de regels

Overeenkomstig de SVBP 2012 zijn de regels van voorliggend bestemmingsplan onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. In hoofdstuk 2 zijn de bestemmingsregels opgenomen. Hoofdstuk 3 en 4 bevatten de algemene regels respectievelijk de overgangs- en slotregels. Hierna wordt de inhoud van de regels per hoofdstuk kort toegelicht. In [toelichting paragraaf 4.3](#) wordt nader ingegaan op de bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten, waarin wordt aangegeven hoe bij de toepassing van de bestemmingsregels wordt gemeten.

Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

Aanleiding voor dit bestemmingsplan en daarmee ook belangrijk onderdeel van de regeling is de juridische regeling voor overige ligplaatsen, afmeervoorzieningen en opstapplaatsen langs De Vecht. Hiervoor was binnen de gemeente Stichtse Vecht nog geen uniforme regeling. Met dit bestemmingsplan wordt hiervoor één nieuwe regeling voorgesteld. Deze regeling is in uitvoerig overleg met de andere waterbeheerders tot stand gekomen.

In hoofdstuk 2 zijn regels gegeven voor de binnen het plangebied voorkomende bestemmingen, zoals die zijn aangegeven op de verbeelding. Per bestemming zijn in de bestemmingsomschrijving de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. Daarnaast is per bestemming bepaald welke vormen van bebouwing zijn toegestaan. De verschillende bestemmingen bevatten, indien nodig, specifieke gebruiksregels. Per bestemming is daarnaast bepaald in welke gevallen burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bestemmingsplan.

Voor dit bestemmingsplan is de bestemming Water - De Vecht de belangrijkste bestemming. Binnen deze bestemming is uiteraard De Vecht als waterstroom geregeld en het gebruik van De Vecht als vaarroute. Daarnaast zijn binnen deze bestemming de ligplaatsen voor woonschepen geregeld. De regeling voor woonschepen is een zogenaamde beleidsneutrale omzetting. Met het overnemen van de woonschepen in dit bestemmingsplan is de juridische regeling ongewijzigd gebleven.

Naast de bestemming Water - De Vecht gelden een groot aantal dubbelbestemmingen. Deze dubbelbestemmingen zijn overgenomen uit de nu geldende bestemmingsplannen.

Voor de zone langs de Vecht is de dubbelbestemming Waterstaat - Oeverzone opgenomen. Met deze dubbelbestemming wordt het mogelijk de 'landdelen' van de toegestane afmeervoorzieningen te realiseren. De bouwregels zijn beperkt gehouden. Wel moet opgemerkt worden dat bebouwing in de oeverzone op grond van deze bestemming alleen mogelijk is in combinatie met bebouwing die op grond van de bestemming Water - De Vecht is toegestaan. Indien binnen de bestemming Water - De Vecht geen bebouwing is toegestaan is ook op de landzijde, gelegen binnen de dubbelbestemming Waterstaat - Oeverzone, geen bebouwing toegestaan.

Op verzoek van het Waterschap en de Provincie Utrecht zijn voor de aanwezige natuurvriendelijke oevers en ondiepe waterzones ook een regeling opgenomen. Deze regeling heeft primair tot doel de aanwezige natuurvriendelijke oevers en/of ecologische waarden te beschermen.

Hoofdstuk 3 - Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:

- de anti-dubbelregel;
- de algemene aanduidingsregels ;
- de algemene wijzigingsregels;
- administratieve bepaling.

De algemene aanduidingsregels bevatten een regeling voor de molenbiotoop en een straalpad. Met de aanduidingsbepaling is afgeregeld dat bebouwing niet te hoog mag zijn en daarmee de windvang en/of de ontvangst verstoord. Daarnaast is met een aanduidingsregeling de geluidzone van industrie geregeld. Binnen deze zone mogen geen nieuwe gevoelige objecten worden gerealiseerd. Voor rijk- en gemeentelijk monumenten is een bouwaanduiding opgenomen. Deze bouwaanduiding heeft hoofdzakelijk een signalerende functie.

De wijzigingsbepaling is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan Landelijk gebied Noord. De bevoegdheid maakt het mogelijk het maximaal aantal ligplaatsen voor woonschepen te verlagen indien noodzakelijk.

De administratieve bepaling is opgenomen om de geldende bestemmingen, gelegen binnen de dubbelbestemming Waterstaat - Oeverszone, opnieuw van toepassing te verklaren. Aanvullend op deze bestemmingen gaat de nieuwe dubbelbestemming Waterstaat - Oeverzone gelden.

Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 van de regels bevat twee artikelen. In het eerste artikel is het overgangsrecht opgenomen, zoals dat ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Het tweede artikel bevat de slotregel. In de slotregel is aangegeven hoe de regels kunnen worden aangehaald.

4.3 Bestemmingen

De gronden in het plangebied kennen slechts één enkelbestemming, in casu de bestemming 'Water'. Daarnaast zijn er verschillende dubbelbestemmingen die over de gronden in het plangebied gelegen zijn:

Artikel 3: Water - De Vecht

De gronden met de bestemming 'Water' zijn bestemd voor water en waterlopen en voor waterhuishoudkundige voorzieningen in de Vecht.

Behoudens bewonersligplaatsen, zijn alle verschillende typen ligplaatsen specifiek aangeduid op de verbeelding. Ter plaatse van de aanduiding 'woonschepenligplaats' is per aanduidingsvlak één woonschip toegestaan. Voor bewonersligplaatsen is een verbale juridische regeling in de regels opgenomen.

Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Er zijn regels opgenomen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder steigers en meerpalen. Daarnaast zijn specifieke gebruiksregels opgenomen voor de woonschepen en recreatievaartuigen. In de regels zijn afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor de vervanging van woonschepen.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient, op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro, onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van 'afdeling 6.4 grondexploitatie', artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

Planspecifiek

Voorliggend bestemmingsplan maakt bij recht geen bouwplan mogelijk zoals bedoeld in het Besluit omgevingsrecht daarmee bestaat er, in het kader van dit bestemmingsplan, ook geen wettelijke verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan of het sluiten van een anterieure overeenkomst.

De plankosten van dit bestemmingsplan worden betaald uit de algemene middelen van de gemeente.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1 Wro sub c overleg te worden gevoerd als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. Op basis van het eerste lid van dit artikel wordt overleg gevoerd met waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Een ontwerpbestemmingsplan dient conform afdeling 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd worden. Hierbij is er de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen op het plan. Na vaststelling door de Raad wordt het vaststellingsbesluit bekend gemaakt. Het bestemmingsplan ligt na bekendmaking 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is er de mogelijkheid beroep in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State. Het bestemmingsplan treedt vervolgens daags na afloop van de tervisielegging in werking als er geen beroep is ingesteld. Is er wel beroep ingesteld dan treedt het bestemmingsplan ook in werking, tenzij naast het indienen van een beroepschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met het besluit van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

5.2.1 Vooroverleg en inspraak

In deze paragraaf, of in een separate bijlage, worden te zijner tijd de resultaten van de inspraakprocedure en het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro opgenomen.

5.2.2 Zienswijzen

In deze paragraaf, of in een separate bijlage, worden te zijner tijd de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan en de gemeentelijke reactie hierop opgenomen.